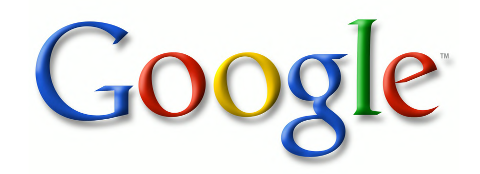
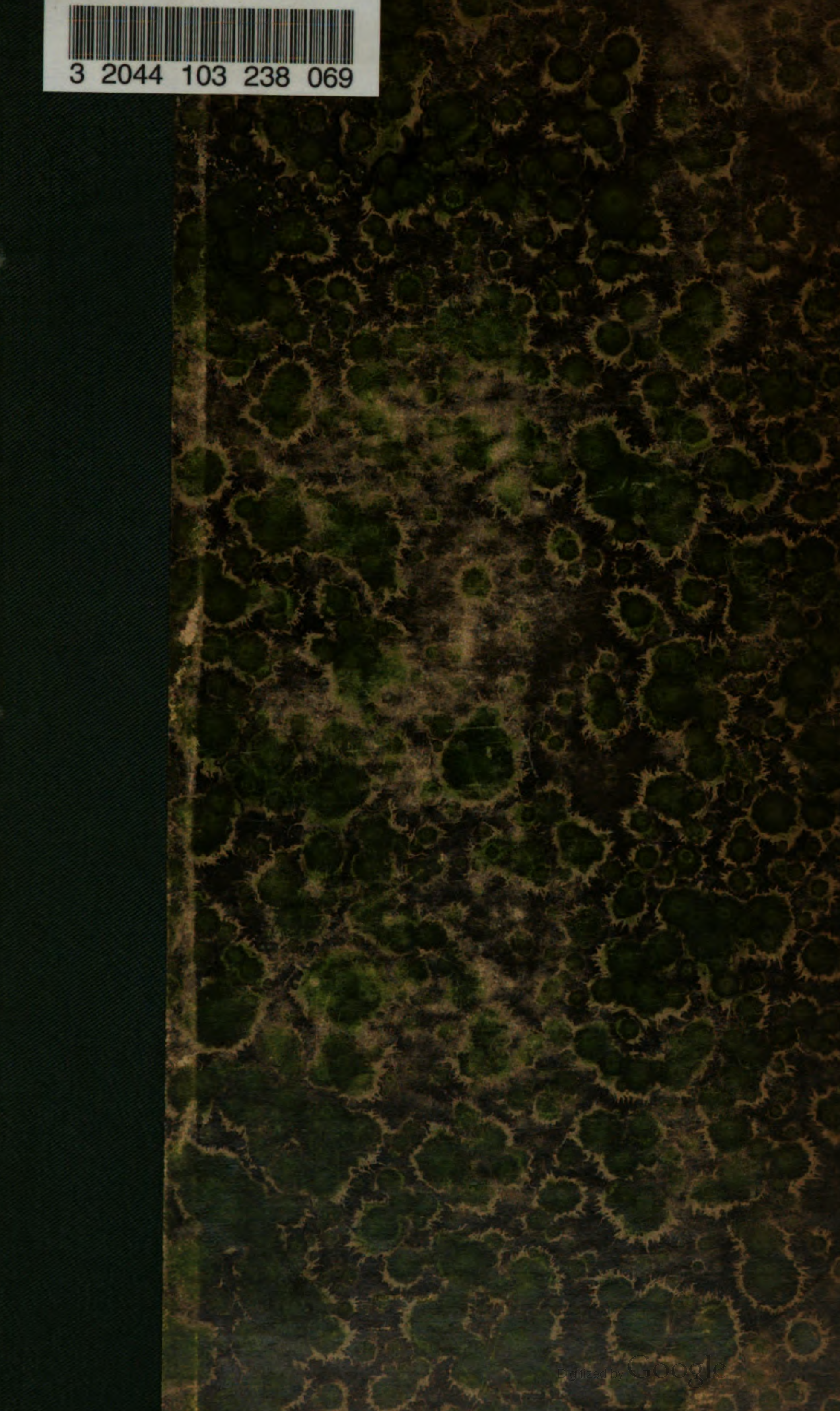
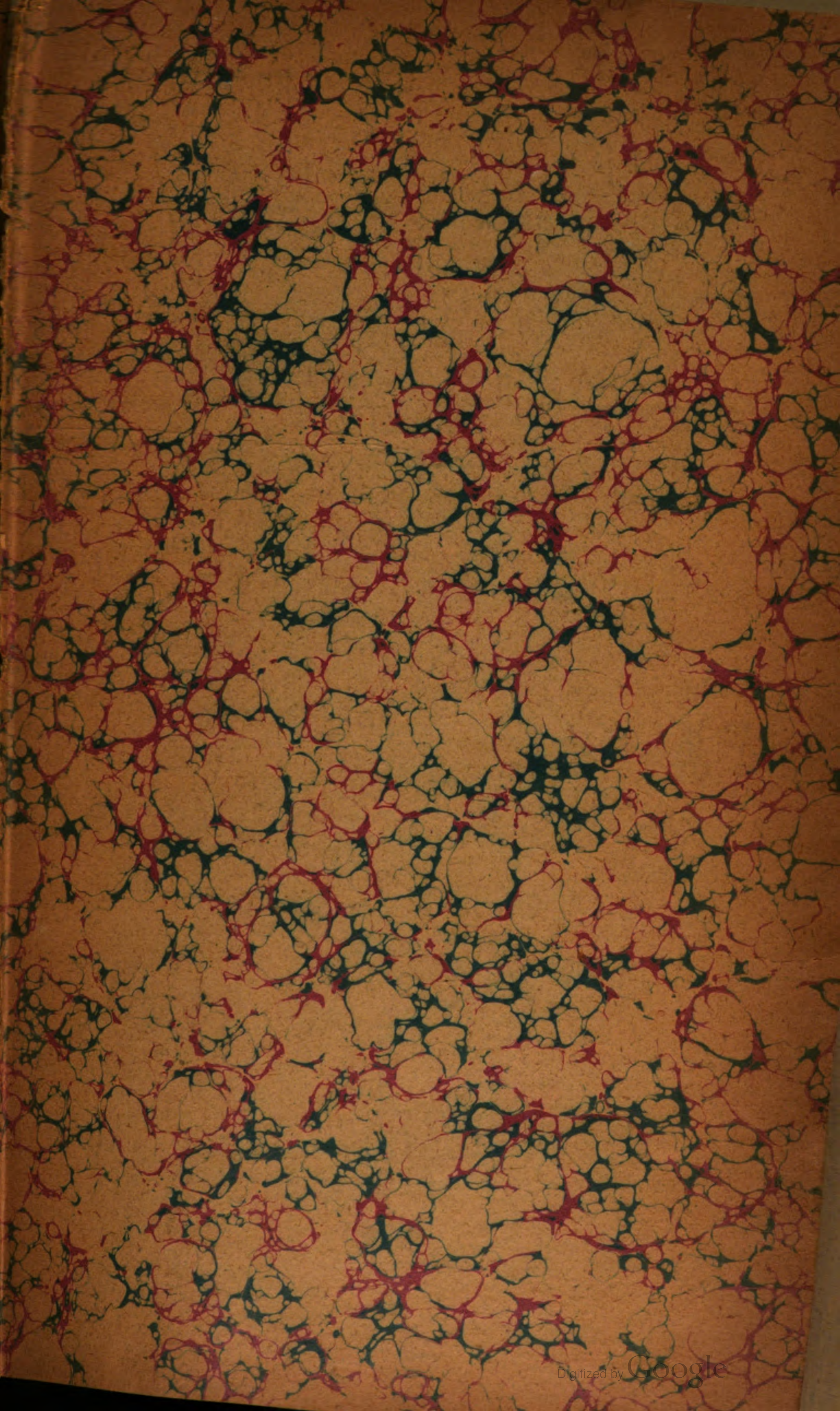





141
1808
Digitized by Google




3407
68.66

# MANUEL

A L'USAGE

# DES CONSULS DES PAYS-BAS,

PRÉCÉDÉ D'UN APERÇU HISTORIQUE
SUR L'ÉTABLISSEMENT DU CONSULAT NEÉRLANDAIS A L'ÉTRANGER

ET

DE LA LÉGISLATION DEPUIS SON ORIGINE
JUSQU'A NOS JOURS,

SUIVI D'UN RECUEIL DE DOCUMENTS OFFICIELS.

PAR

**JACS. WERTHEIM,**

DOCTEUR EN DROIT, AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE LA NORD-HOLLANDE.

---

**TOME SECOND.**

AMSTERDAM,

BINGER FRÈRES,

LIBRAIRES-ÉDITEURS.

LEIPZIG,
JOH. FRIEDR. HARTKNOCH.
PARIS,
L. HACHETTE & Co

LONDRES,
TRÜBNER & Co.
NEW-YORK,
BERNH. WESTERMAN & Co.

1861.

# MANUEL

DES

# FONCTIONS CONSULAIRES,

D'APRÈS

## LES LOIS ET RÉGLEMENTS NATIONAUX A EXERCER CONFORMÉMENT,

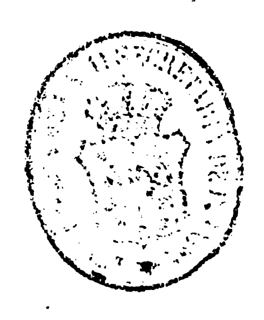
AUX

## TRAITÉS ET A L'EXEQUATUR.

PAR

JAC^S. WERTHEIM.





AMSTERDAM,
BINGER FRÈRES,
LIBRAIRES-ÉDITEURS.

LEIPZIG, JOH. FRIEDR. HARTKNOCH.
PARIS, L. HACHETTE & C^o.

LONDRES, TRÜBNER & C^o.
NEW-YORK, BERNH. WESTERMAN & C^o.

1861.

Imprimerie de BINGER & Cie.

# LIVRE PREMIER.

---

## CHAPITRE PREMIER.

### DU CONSULAT DES PAYS-BAS EN PAYS ÉTRANGER.

### § 1.

### *Du but de l'institution consulaire et du caractère des Consuls.*

Les fonctions multipliées dont sont chargés les Consuls dans l'intérêt des sujets de l'état se trouvant à l'étranger pour leurs relations de commerce, nous démontrent clairement la nature presque exclusivement commerciale de leur mission. La question cependant a été souvent agitée, si les Consuls nommés et admis pour le maintien des droits de souveraineté à l'étranger, devaient être comptés parmi ces fonctionnaires qui jouissent de certains priviléges comme ministres publics, d'après les préceptes du droit des gens? Nous nous abstiendrons d'énumérer les opinions des différentes autorités en matière du droit international, dont la majorité a répondu négativement; mais nous constatons seulement que le gouvernement Néerlan-

dais a toujours refusé, sauf quelques exceptions, le caractère représentatif aux Consuls — ce qui ressort d'une résolution promulguée au temps du Grand-Pensionnaire de Witt: (*Resolutien van Consideratie*, A°. 1657, p. 307)

„Aangemerckt de Consuls niet anders syn dan Factoors „ende voorspraecken van de koopluyden, schippers ende tra-„fycquanten deser landen betaeldt ende onderhouden wordende „ten laste van deselve sonder dat de Staet daerinne directe-„lyck iets heeft te draegen." sqq.

Les États-Généraux se sont écartés de ce principe en demandant satisfaction à la cour d'Espagne pour une insulte faite à leur Consul résidant à Cadix, prétendant que le droit des gens était violé, mais sans se baser dans leur réclamation sur les traités où ils avaient dû, selon Wicquefort, chercher „seureté pour leur prétendu ministre." — Ce même auteur Hollandais a exactement défini le rang consulaire:

„Ce sont des marchands qui avec leur charge de juges „des différends qui peuvent naître entre ceux de leur nation „ne laissent pas de faire leur trafic et d'être sujets à la jus-„tice de leur résidence, tant pour le civil que pour le crimi-„nel, ce qui est incompatible avec la qualité de ministre „public."

Cette opinion, presque généralement adoptée, a été entre autres vivement combattue par de Cussy, dans son *Manuel diplomatique.* Il en reconnaît la justesse aux dix-septième siècle; mais il nie que ce principe puisse être justifié actuellement par la division des Consuls en deux classes:

1°. „Les Consuls rétribués et envoyés par les gouvernements „dont ils sont sujets, pour surveiller les intérêts politi-„tiques et commerciaux de leurs nationaux, sans pouvoir „se livrer eux-mêmes à aucune opération commerciale, à „l'exemple de la France, qui n'accorde des traitements

„qu'à des Français; et qui interdit à ses Consuls, sous „peine de destitution, toute espèce de commerce."

2⁰. Les Consuls pris dans la localité, parmi les citoyens du pays, ou parmi les étrangers qui y sont établis en qualité de négociants.

La première classe a obtenu par différents réglements et conventions un rang et des droits inconnus autrefois, mais qui leur donnent comme Consuls envoyés, non commerçants, une place parmi les agents diplomatiques.

Cette opinion nous paraît moins juste; les changements dans l'exercice de leurs fonctions, conséquences des circonstances fortuites et du progrès commercial, les priviléges accordés en dédommagement de la défense de faire toute espèce de commerce ou comme garantie d'une protection efficace et sûre, ne peuvent changer le caractère spécial de - et propre à leur charge.

L'histoire du Consulat contient les preuves irrécusables, dès son origine jusqu'à nos jours, même dans les pièces justificatives citées par de Cussy, que les principes posés par Wicquefort furent toujours adoptés.

L'erreur de M. de Cussy provient de la terminologie de sa distinction „*envoyés pour surveiller les intérêts politiques et* „*commerciaux*"; nous doutons fort que l'expression „*envoyés*" etc. puisse être acceptée dans le même sens que l'on attache ordinairement au titre d'envoyé diplomatique.

La différence est évidente dans la nomination.

Quoique les soins pour les intérêts de l'état puissent être confiés également à ces deux fonctionnaires, il est certain que la mission de l'un est de représenter son gouvernement auprès d'une cour étrangère, tandis que l'autre, le Consul, n'a point ce mandat sur lequel repose le véritable caractère du ministre public.

Pourquoi, s'ils appartenaient de droit à cette classe d'agents,

toutes ces conventions déterminant leurs rang et fonctions, qui dans ce cas sont réglés depuis longtemps par le droit des gens?

On peut charger un Consul de remplir les devoirs d'agent diplomatique; il n'en aura pas par cela même les droits et les prérogatives de ministre public. Tout dépend de sa nomination: si elle contient le caractère représentatif ou diplomatique, et si ce caractère est reconnu par l'exequatur, on peut lui donner le titre de Consul — il ne l'est plus, ses actes démentiront cette dénomination erronée.

Les Consuls au Levant font cependant une exception, et cette exception confirme notre principe. Lors de leur établissement avant le 15me siècle, ils étaient les représentants ordinaires des états Européens, et nonobstant que les souverains se soient fait représenter depuis auprès de la Sublime-Porte, par des envoyés proprement dits, ils ont gardé leurs priviléges diplomatiques concédés antérieurement. L'exequatur du sultan (*barat*) leur donne le titre de Balios-Bey (*ambassadeur*) et par cet acte toutes les prérogatives attachées à ce rang.

Les réglements consulaires en vigueur aux Pays-Bas, ainsi que les traités relatifs à l'admission des Consuls étrangers, surtout aux colonies, ont maintenu le système de ne point accorder aux Consuls un rang que leurs fonctions et leur position sociale semblent dénier.

Voyez les arrêtés royaux du $\frac{\text{17 Janv.}}{\text{21 Déc.}}$ 1846, articles 1er et 4.

Le Baron Ferd. de Cussy: Dictionnaire du Diplomate et du Consul, „in voce" Consul.

Le même, Réglements Consulaires des principaux états maritimes etc. Première partie, Section Ière et VI.

A. de Clercq et C. de Valat, Guide pratique des consulats, T. I, Liv. I, Chap. I, § 3.

F. A, de Mensch, Manuel pratique, Première partie, Chap. II. § 1—3.

H. B. Oppenheim, Practisches Handbuch, I Kap., § 1 — § 5, V Kap., § 1 — § 20,

Seitdem die stehenden Gesandtschaften aufkamen, also ungefähr seit der Mitte des 17 Jahrhunderts verloren die Consuln allmälig die eminente Stellung, welche sie bis dahin eingenommen hatten, und die Privilegien und Immunitäten des Völkerrechts gingen allmälig an die Gesandten über. Damit hängt zusammen: I⁰. dass einige Seiten ihrer bisherigen Wirksamkeit, besonders die richterliche, in Abgang kamen; und 2⁰. dass die Consulate zwar vermehrt, aber mit weniger angesehenen Personen besetzt wurden, so dass allmälig mehr Kaufleute und selbst fremde Unterthanen zu Consulats-Stellen berufen wurden.

Dr. Leop. Neumann, Handbuch des Consulatwesens, p. 74.

Martens, Guide Diplomatique, p. 169.

Wicquefort, L'ambassadeur et ses fonctions, T.I, p.132, p.133, p.150.

„Le Roy d'Angleterre a un ministre à Hambourg, auquel „il donne la qualité de Résident, quoique ce ne soit en „effet qu'un Commissaire ou Consul, veu qu'il n'y est „estably qu'à cause des marchands aventuriers Anglais, „qui y font le trafficq sous le nom de Court d'Angleterre.

Borel, De l'origine et des fonctions des Consuls, p, 26.

Pölitz, Die Staatswissenschaften im Lichte unsern Zeite. T. V.

p. 309. Consuln erhalten keine eigentlichen Creditive, sondern nur Bestallungen und Empfehlungsschreiben..... erhalten aber wegen ihrer Verhältnisse zu auswärtigen Fürsten mehr persönliche Aufmerksamkeit und Schutz als andere Fremde oder einheimischer Staatsbürger. Die höheren Titel die sie führen sind blos zufällich.

p. 310. Die Consuln haben keinen repräsentativen Charakter und können auf diplomatisches Ceremoniel keinen Anspruch machen.

p. 311. So wenig wie die Agenten, Consuln etc. den eigentlichen diplomatischen Character führen.

Rob. Phillimore, Commentaries upon international Law, Vol. II, p. 220.

The fourth, usually denominated the third class, includes *Chargés d'affaires* accredited to the minister of foreign affairs. Either such as are originally sent and accredited *ad hoc*, or who have been nominated, either verbally or by writing, *ad interim*, during the absence of the minister, or accredited to courts to which it is not customary to send a formally constituted minister. The ceremonial honours to which this class may be entitled appears doubtful, but they are entitled to the immunities of recognised diplomatic agents, though without the formal character of „ministers." To this class belong Consuls being accredited as diplomatic agents, or public ministers, such as are maintained by the christian powers of Europe and America at the courts of the Barbary States or in Egypt.

p. 221. The only sound and logical division is that which is founded on the true principle of general international law, viz a regard to the character of the affair evidenced by his *mandatum*, entrusted to the management of the agent, whatever be his title.

p. 224. Consuls, generally speaking, are not entitled to the *jus legationum*.

Phillimore, l. l. p. 340, Chap. II.

Consuls in Christian countries are not legally speaking public ministers of the state to which they belong, though having a public character, they are under a more special protection of international law than uncommissioned individuals.

.......... But they are not the representatives of their state or entitled to any of the privileges and im-

munities accorded to such representatives, whether they be full ambassadors or simple *chargés d'affaires* and for these more especial reasons.

A. They are not, except in cases where they are also *chargés d'affaires* furnished with credentials (*lettres de créance*) but with a mere commission (*lettres de provision*) to watch over the commercial rights and privileges of their nations.

B. They cannot enter upon the discharge of their functions without the permission and confirmation of their commission by the sovereign of the country to which they are deputed. That commission, is termed *exequatur* and may, at any time be revoked by such sovereign.

C, As a general rule they are amenable to the civil and criminal jurisdiction of the country in which they reside; Vattel's position, that they are exempted from the latter is wholly unsupported by the requisite proof.

D. They are subject to the payment of taxes.

E. The permission to have places of worship in their houses is very rarely accorded to Consuls.

F They have no claim to any foreign ceremonial or mark of respect and no right of precedence, except among themselves according to the rank of the different states to which they belong, but they have a right to place the armes of their country over the door of their residence.

Miruss, p. 86, Geschäfts-Gesandte.

„Si ce prince envoie un agent avec des lettres de cré-„ance et pour affaires publiques, l'agent est dès lors mi-„nistre public: le titre n'y fait rien. Il faut en dire autant „des *députés*, *commissaires* et autres chargés d'affaires „publiques." Vatel.

„Tout dépend de la question de savoir jusqu'à quel point „leur constituant a pu et voulu leur attribuer un caractère „ministériel." Martens.

---

## § 2.

### *Des immunités et prérogatives consulaires.*

Les priviléges accordés aux Consuls résultent ou des traités et d'une convention tacite entre les différents gouvernements ou de dispositions spéciales.

Les priviléges généraux sont:

*a*. La liberté et sûreté personnelle, ce qui ne doit pas être confondu avec l'inviolabilité et l'exterritorialité.

*L'exterritorialité* ou *l'indépendance* est un droit de souveraineté accordé réciproquement par les gouvernements à leurs représentants envoyés; les Consuls n'en jouissent pas d'après la nature de leur charge, doctrine défendue par les auteurs les plus éminents et par la jurisprudence. Ils peuvent être assignés par-devant les tribunaux de leur résidence pour des obligations contractées par eux, et la voie ordinaire d'exécution peut être suivie contre eux et la contrainte par corps appliquée. Le principe que les Consuls sont soumis au droit commun de l'état, est généralement adopté aux Pays-Bas, en France, en Espagne, en Portugal, en Sardaigne, dans le royaume de Naples, en Autriche, en Russie, en Danemarck, aux États-Unis et autres. La Suède et la Norwège accordent le droit d'exterritorialité au Consul,

sujet du gouvernement qui le nomme, ne possédant pas d'immeubles et ne faisant pas le commerce.

*b.* Aide et protection des autorités locales dans l'exercice de leurs fonctions en matière d'arbitrage entre leurs nationaux, d'exécution de leurs jugements et de liberté de police sur les navires sous pavillon de leur gouvernement.

*c.* Inviolabilité des documents consulaires et des archives de la chancellerie. Ce droit existe même en temps de guerre, et la maison du Consul est sous ce rapport considérée comme un terrain neutre, mais jamais comme lieu d'asile.

*d.* Immunités du logement militaire et des services personnels, tant de l'état que des communes.

Les priviléges spéciaux peuvent être:

*a.* Immunité de quelques impôts ou contributions, concédée sans restriction en France, en Prusse, aux États-Unis, en Danemarck et en Suède, sauf réciprocité aux Pays-Bas et Sardaigne, mais refusée en Angleterre, en Autriche, en Russie, en Espagne, au Portugal et à Naples.

*b.* Le droit d'avoir les armes de leur gouvernement suspendues devant leur maison, et en quelques pays d'arborer le pavillon national. Le pavillon arboré donne en Orient et aux États Barbaresques le caractère d'inviolabilité à la demeure du Consul.

Ni le cérémonial diplomatique, arrêté au congrès de Vienne, le 19 Mars 1815, ni les articles additionnels signés le 21 Nov. 1818 à Aix-la-Chapelle ne mentionnent les Consuls; de facto cependant on assimile les Consuls-généraux auxquels leur nomination et l'exequatur accordent un caractère diplomatique, aux chargés d'affaires.

Nous avons traité dans la première partie aux §§ spéciaux

concernant le consulat Néerlandais dans les différents pays, des lois et réglements sur les prérogatives, exemptions et franchises dont peuvent jouir les Consuls étrangers. Le gouvernement Hollandais a adopté le principe d'une parfaite réciprocité dans l'arrêté royal du 5 Juin 1822, qui, joint aux réglements régissant cette matière dans le pays où réside le Consul, sert de guide aux agents commerciaux pour ce qui regarde la jouissance des prérogatives. Ce document établit la distinction en:

I. Consuls étrangers, sujets Néerlandais.

II. Consuls étrangers qui ne sont point nés ou reconnus sujets des Pays-Bas, ou qui au moment de leur nomination ne sont pas établis dans le royaume des Pays-Bas, et pour autant qu'ils n'excercent aucun commerce ou profession outre leurs fonctions consulaires.

III. Les Consuls étrangers qui ne sont point indigènes ou sujets reconnus des Pays-Bas et qui exerceraient durant leur séjour dans ce royaume outre leurs fonctions consulaires un commerce ou une profession quelconque.

Les agents de la première catégorie sont obligés en général d'acquitter toutes les impositions ou contributions de quelque nature qu'elles puissent être. Ils sont dispensés des services personnels dans les lieux de résidence consulaire, sauf l'obligation de remplacement au besoin, lorsque le Consul est appelé à servir dans la garde civique.

La seconde catégorie emporte l'exemption du logement militaire, du service de la garde civique et des contributions pour ce service, comme aussi de l'impôt personnel, et de plus, de toutes les impositions publiques ou municipales, qui seraient considérées d'une nature directe et personnelle, de manière que cette franchise ne pourra jamais s'étendre à des impôts indirects ou réels.

Les Consuls de la troisième catégorie sont considérés comme habitants, du moment et aussi longtemps qu'ils exercent un commerce ou une profession quelconque; ils seront tenus alors de remplir et de payer comme les autres sujets et habitants les charges, impositions ou contributions précitées, à moins qu'ils ne puissent prouver l'exemption des Consuls Néerlandais, indigènes ou sujets reconnus des Pays-Bas, dans les états de leur souverain.

L'art. 24 § 7 de la loi du 29 Mars 1833 en rapport avec l'art. 13 de celle du 24 Avril 1843, statue que les Consuls étrangers exerçant une profession ou un commerce, soumis au droit de patente, ne peuvent en aucun cas être exempts de l'impôt personnel — stipulation qui modifie l'article 3 de l'arrêté de 1822, ci-dessus mentionné,

L'arrêté royal du 18 Février 1845 interdit aux Consuls étrangers d'être membres d'une chambre de commerce et de fabriques.

L'arrêté royal du 14 Mai 1857, n°. 73, statue que les honneurs dus aux Consuls nationaux seront rendus aux Consuls étrangers des puissances amies dans les mêmes occasions.

Voyez Bynkershoek, de Foro Legatorum, T, II, p. 160, Ed. 1767. Cap. 10 et 13, § 4—6.

Arrêt de la cour d'Aix 14 Août 1829.

Arrêt de la cour de Montpellier 23 Janvier 1841,

Jugement du tribunal de la Seine 4 Août 1842,

Deux arrêts de la cour d'appel de Paris, 28 Avril 1841 et 25 Août 1842. (*Gazette des Tribunaux* 9 Mai 1841, 6 Août et 6 Sept. 1842).

Jugement du tribunal de première instance à Amsterdam, 26 Juin 1850.

*Gazette des Tribunaux* n°. 3045, Mai 1835.

Allgem. Preus. Landrecht, Th. I, Tit. 2, § 65.

Evertsen de Jonge. Over de grenzen van de regten van gezanten en van secretarissen van vreemde mogendheden. Utrecht 1850. p. 50, 158 *sqq.*

Pölitz, l. l. § 24, T. V, p. 309.

Oppenheim, l. l. Kap. V, VI, XIV et XV.

De Clercq et de Valat, l. l. T. I, Liv. I, Ch. I, § 4.

De Cussy, Réglements consulaires, Sect. VII, § 1—5.

De Mensch, l. l. Chap. IV, § 1—2, p. 15—18.

Neumann, l. l p. 93.

*Handelsblad* 28 Février 1860.

---

## § 3.

### *Des réglements consulaires.*

Les réglements fondamentaux pour les Consuls-généraux, Consuls, vice-Consuls et autres, sont contenus dans les arrêtés royaux du 17 Janvier 1846 n$^{0}$.81, du 21 Décembre 1846 n$^{0}$.69 et du 12 Juillet 1855 n$^{0}$. 86, et forment, avec les traités et les lois, ordonnances et circulaires ministérielles contenus dans le recueil qui suit cette partie de notre ouvrage, la législation des attributions et devoirs des Consuls.

Nous pouvons y ajouter le réglement pour les Consuls en Chine, promulgué dans les colonies aux Indes-Orientales par arrêté du gouverneur-général en date du 17 Mai 1838 n$^{0}$. 9 et les conventions avec le Japon communiquées au dernier § de la première partie.

---

## § 4.

### *Les consulats font partie du département des affaires étrangères.*

L'histoire du consulat Néerlandais nous a démontré à plusieurs occasions les grandes difficultés survenues par les différentes autorités réclamant le droit de nommer les Consuls et d'exercer une autorité quelconque sur ces fonctionnaires.

Depuis que le gouvernement Hollandais a réservé la nomination au pouvoir exécutif, les consulats ont été réunis aux affaires étrangères; ce système, le seul logique et le seul rationnel, comme disent Mess. de Clercq et de Valat avec beaucoup de raison, a prévalu et est observé encore actuellement.

Or donc leur correspondance officielle ne se fait qu'avec le ministre des affaires étrangères et ils ne s'adressent pas aux autres chefs de départements, si ce n'est pour répondre à une demande faite par un des autres ministres.

Voyez arrêté royal, 17 Janv. 1846, art. 2: 13, 19, 21, 22. 23, 24, 25, 26, 27, 29.
〃 〃 21 Déc. 1846, art. 15, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 32.
De Clerq et de Valat, Guide pratique, T. I, p. 16—29.

# LIVRE SECOND.

---

## CHAPITRE PREMIER.

### DE L'ORGANISATION CONSULAIRE.

### § 1.

### *De la nomination et de la classification des Consuls, Vice-Consuls, Agents consulaires et Chanceliers.*

La nomination des Consuls se fait dans les Pays-Bas par le roi, représentant du pouvoir exécutif, et le diplôme signé par lui et contresigné par le ministre des affaires étrangères en est remis au titulaire et porte la détermination exacte de l'arrondissement consulaire.

Ces fonctionnaires sont classifiés en Consuls - généraux, Consuls dans les ports de mer, Consuls dans les villes non considérées comme ports de mer, vice-Consuls, agents consulaires, chanceliers.

Les vice-Consuls et autres agents consulaires sont nommés par le Roi ou par les Consuls, s'ils ont démontré à la satisfaction du gouvernement la nécessité de cette nomination et

si le choix des personnes est approuvé. Ils ne pourront être dans aucun cas à la charge de l'état et ils gèreront leur emploi pour le compte et sous la responsabilité des Consuls qui les ont nommés. Cette responsabilité cesse lorsque les vice-Consuls ou autres obtiennent leur mandat directement du Roi.

Les chanceliers sont les secrétaires des Consuls et nommés par eux; mais leur emploi varie d'après les matières qui sont traitées au consulat, tantôt greffiers ou huissiers, tantôt notaires, ils remplissent ces fonctions sous la responsabilité de leur chef.

Quoique les réglements se taisent sur les formalités à remplir par les chanceliers lors de leur entrée en fonctions, nous croyons qu'il est de rigueur qu'ils prêtent entre les mains du Consul le serment prescrit dans les réglements pour les agents commerciaux, que leur nomination soit communiquée au gouvernement et le type de leur signature envoyé.

Voyez Arrêtés royaux, 17 Janvier 1846, art. 1, 17, 29.
« " 21 Décembre 1846, art. 1, 20, 32.
« « 12 Juillet 1855, art. 1,

---

## § 2.

### *De la subordination consulaire.*

Les Consuls, vice-Consuls et agents consulaires relèvent de et sont placés sous la direction de la légation ou du consulat-général dans le pays de leur résidence, et doivent se con-

former scrupuleusement aux ordres qu'ils recevront soit du ministre des affaires étrangères, soit de la légation ou du consulat-général. Ils pourront envoyer leurs renseignements ou leur correspondance directement au ministre, mais en faisant la communication avec envoi des copies à la légation ou au consulat-général.

Ces prescriptions ne doivent pas être interprêtées d'une manière étroite et empêcher les Consuls de prendre l'initiative dans tout ce qui est nécessaire ou utile au commerce et à la navigation, vu qu'ils sont reconnus par leur admission comme les seuls fonctionnaires compétents pour faire les démarches officielles auprès des autorités locales de leur district.

Les vice-Consuls ou agents consulaires, nommés par et sous la responsabilité permanente des Consuls, ne correspondent qu'avec leur chef immédiat, le Consul. Dans le cas qu'ils reçoivent des ordres directs du ministère, ils en informent le Consul et lui en communiquent l'exécution.

En général, dans les affaires sérieuses et qui exigent des négociations avec les autorités locales, il est de haute importance de se consulter avec le Consul-général ou avec la légation pour apporter et maintenir une marche égale dans le traitement des intérêts différents qui leur sont confiés et dans les rapports avec les gouvernements respectifs.

Voyez arrêtés royaux, 17 Janvier 1846, art, 1, 26, 24.
« « 21 Décembre 1846, art. 1, 29, 27.
« « 12 Juillet 1855.

§ 3.

*Du rang et de l'assimilation des Consuls.*

Les Consuls sont assimilés aux officiers de marine:

Le Consul-général — capitaine de vaisseau.

Le Consul — capitaine de frégate.

Le vice-Consul — lieutenant de vaisseau.

Quand le Consul fait sa première visite à bord d'un vaisseau de guerre, il sera reçu avec les honneurs dus à un capitaine de vaisseau, et salué de onze coups de canon s'il est Consul-général, et de neuf s'il est Consul.

Voyez Réglement sur les honneurs et saluts à bord des vaisseaux de la marine royale. Arrêté royal du 26 Déc. 1847 n⁰. 55, amplié le 1er Fév. 1858 n⁰. 136, art. 33.

De Cussy, Réglements consulaires, Sect. V de la première partie, p. 74.

De Cussy, Phases et causes célèbres, T. 1, p. 153 *sq.*

Le même, Dictionnaire du Diplomate et du Consul, pag. 198. Ed. 1846.

Oppenheim, Praktisches Handbuch, Kap. XVI, p. 187.

---

§ 4.

*De l'uniforme des Consuls et Agents consulaires.*

L'habit du Consul-général est de drap bleu-foncé, doublé de soie blanche, le collet montant, boutonnant droit sur la poitrine, avec neuf boutons en argent, timbrés de la lettre W surmontée d'une couronne, et brodé en argent d'une largeur de

huit centimètres sur le collet, les parements des manches, des poches et entre les poches, sur la poitrine et tout autour formant un écusson à la taille.

Pantalon de casimir blanc, galonné d'argent, largeur 4 centimètres, et des bottes.

Chapeau à trois cornes, bordé d'un plumet blanc (plumes d'autruche), cocarde de soie, couleur orange, soutenue par une ganse d'argent, avec un bouton d'argent timbré d'un W surmonté d'une couronne; l'épée à poignée d'argent et nacre, fourreau noir.

*Petite tenue.*

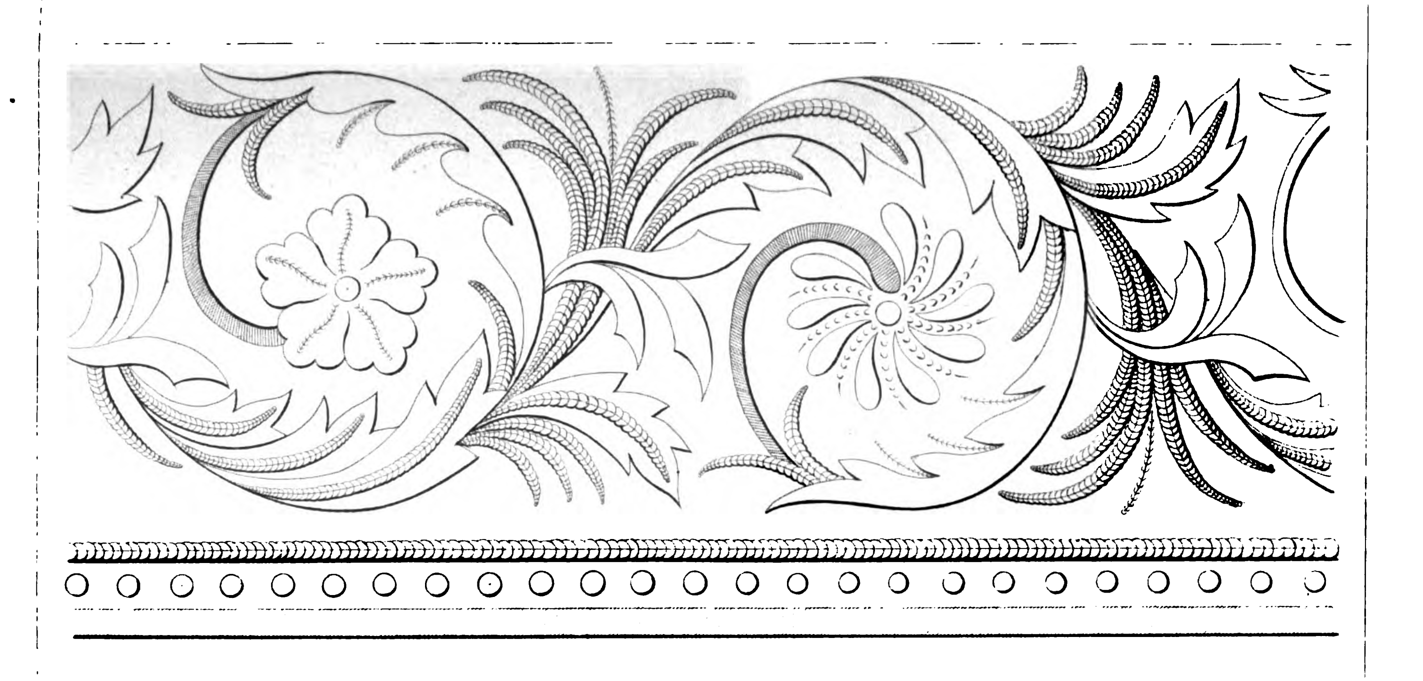
Un habit de drap bleu-foncé, doublé de soie noire à collet montant, boutonnant droit sur la poitrine avec neuf boutons en argent, timbrés d'un W surmonté d'une couronne, brodé en argent sur le collet, les parements des manches et des poches et entre les poches, largeur de la broderie 8 centimètres. Pantalon de drap bleu-foncé, et bottes. Chapeau bordé d'un plumet noir (plumes d'autruche), cocarde, ganse, bouton et épée comme ci-dessus.

Les Consuls porteront comme uniforme la petite tenue, prescrite pour les Consuls-généraux, et en gala, le pantalon de casimir blanc galonné d'argent.

Les vice-Consuls et les chanceliers ont le même costume que les Consuls, la broderie n'a que six centimètres de largeur et ne se trouve pas entre les poches.

Les agents consulaires n'ont pas de costume prescrit par une loi ou ordonnance spéciale; il leur faudra demander et une autorisation et un modèle au roi.

Cet uniforme doit être porté dans toutes les occasions de l'exercice public des fonctions consulaires, ou quand les Con-



Lith. d'Emrik & Binger, Harlem.

Modèle de la Broderie pour l'uniforme Consulaire.

suls assistent officiellement à des cérémonies quelconques. Ils n'y pourront modifier ou ajouter quoi que ce soit.

Voyez arrêté royal du 17 Août 1842 n°. 13 et la planche.

---

§ 5.

*De l'Écusson.*

L'écusson que les Consuls peuvent arborer au-dessus de la porte de leur demeure n'a d'autre motif que de guider les sujets Néerlandais et ne tend nullement à transformer là où ce serait contraire aux lois, coutumes ou traités en vigueur, les habitations consulaires en asiles inaccessibles aux autorités locales. L'écusson doit être de grandeur moyenne et portera les armes du royaume, conformément au modèle (*voyez la planche*), qui sont d'azur, semé de billettes d'or, au lion de même, surmonté d'une couronne royale, tenant de la patte dextre une épée d'argent, garnie d'or et de la sénestre un faisceau de sept flèches de même, lié d'argent. L'écu timbré de la couronne royale.

Supports: Deux léopards lionnés au naturel, surmontés d'une couronne royale. Devise: JE MAINTIENDRAI.

Pavillon de pourpre, doublé d'hermine et surmonté de la couronne.

La légende est:

| | |
|---|---|
| Consulaat generaal<br>Consulaat<br>Vice-Consulaat<br>Consulair Agentschap | der Nederlanden te ..... |

Voyez art. 10 et 11 des arrêtés royaux du 17 Janvier et du 21 Décembre 1846.

La planche.

---

§ 6.

*Des sceaux, timbres et cachets consulaires.*

Les Consuls se serviront pour sceller leurs actes des sceaux, timbres ou cachets aux armes royales (*voyez le § précédent*) et portant pour légende:

*Consulaat generaal* ....., *Consulaat* ....., *Vice-Consulaat* ....., *Consulair agentschap der Nederlanden te* .....

Quoiqu'il n'existe aucune prescription légale pour la dimension, on fait ordinairement ceux des Consuls-généraux d'un diamètre de quarante millimètres, et ceux des autres fonctionnaires consulaires de trente-cinq millimètres.

Voyez la planche.

Art. 9 et 10 des arrêtés royaux de 1846.

---

# CHAPITRE SECOND.

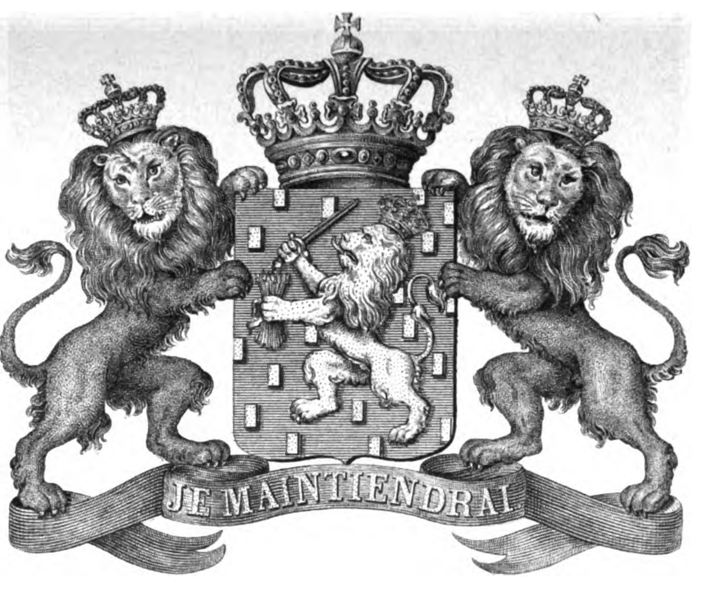
## DES CHANCELLERIES CONSULAIRES.

§ 1.

*De la tenue des Chancelleries, des jours et heures de travail.*

La chancellerie ou les bureaux consulaires sont le lieu où généralement tous les actes officiels devront se faire, et on peut

A
Armes pour l'écusson.




B
Sceau Consulaire.




**Légende.**

CONSULAT.
VICE-CONSULAT.
AGENCE CONSULAIRE.

Lith d'Emrik & Binger, Harlem.

les considérer comme greffes, études, bureaux de l'état civil, caisse de dépôt.

Les Consuls devront, par rapport à l'utilité publique, les choisir dans un quartier qui ne soit pas trop éloigné du centre des affaires. Ces chancelleries doivent être accessibles tous les jours non fériés à des heures fixes et affichées à l'entrée d'une manière visible. Il est entendu que les Consuls feront bien d'observer les usages du lieu de leur résidence, mais ne doivent pas envers des Néerlandais s'en prévaloir quand des jours fériés ne sont pas reconnus dans les Pays-Bas.

Les cas d'urgence, comme l'arrivée et le départ de vaisseaux ou de voyageurs, la réception des actes de l'état civil, s'il y a lieu, restent comme exceptions à la bienveillante appréciation du Consul.

Cette matière du reste est réglée dans les Pays-Bas, principalement par la loi du 1er Mars 1815 no. 21 (*Journal officiel*) dont les dispositions défendent tout travail public les dimanches et les jours fériés, reconnus comme tels par les différentes sectes Chrétiennes. La jurisprudence a été souvent appelée à décider quels jours doivent être considérés fériés, et elle a sanctionné conformément au code de commerce et à celui de procédure civile à cet égard que le dimanche seul est généralement réputé *jour de repos*.

L'article 68 du réglement pour les greffes en date du 14 Sept. 1838 (*Journal officiel* no. 36), n'autorise la cloture des bureaux que le dimanche.

L'administration cependant comprend dans cette catégorie le second jour de Pâques, le jour d'Ascension, les jours de Noël et le second jour de Pentecôte, et respecte ce système jusqu'à ce que des circonstances pressantes forcent d'enfreindre ces principes conventionnels.

Le chef de la municipalité, d'après la loi précitée, peut accor-

der des dispenses, et dans des affaires de juridiction, le président du tribunal ou le juge de canton.

Les Consuls exercent par analogie ce pouvoir discrétionnaire.

---

## § 2.

### *Des registres et des archives.*

Les registres que les Consuls sont tenus d'avoir sont:

1°. Le registre des correspondances; 2°. de recettes et déboursés; 3°. répertoire des actes notariés; 4°. registre de la délivrance ou du visa des passeports et feuilles de route; 5°. des légalisations; 6°. de l'arrivée et du départ de vaisseaux Néerlandais et étrangers, venant de- ou partant pour les Pays-Bas et ses colonies; 7°. registre des patentes de santé, et des différents certificats d'origine pour les sucres; 8°. répertoire des actes de procédure civile et criminelle; ce registre est surtout indispensable dans les ports de mer et spécialement au Levant, en Chine et dans les États de l'Amérique méridionale; 9°, les registres de l'état civil. Les minutes ou actes originaux, les lettres reçues et copies des réponses, les bulletins des lois, les journaux et circulaires officiels forment avec les registres énoncés les archives. Ils doivent être gardés avec ordre et beaucoup de soin et inventoriés ainsi que tout ce qui appartient à l'État.

---

§ 3.

*Du tarif.*

Tous les actes délivrés par le consulat sont sujets à des rétributions fixées par le tarif des droits consulaires. Dans les cas non prévus par le tarif, le Consul ne peut fixer arbitrairement le montant des droits à percevoir; il doit en référer au gouvernement et délivrer gratis jusqu'à sa décision les documents en question. Si cependant le Consul était chargé d'un mandat quelconque, hors des devoirs du consulat, il serait libre en cette qualité de déclarer la commission usitée en pareil cas.

Le tarif Néerlandais est réglé:

A. Pour les consulats dans les ports et villes de commerce (à l'exeption des ports et villes de commerce du Levant et de la Méditerranée y compris Cadix), par l'arrêté royal du 2 Juin 1816, modifié par ceux du 30 Janvier et 31 Juillet 1817 et du 3 Mars 1821.

B. Pour les consulats dans les ports et villes de commerce de la Méditerranée (y compris Cadix, Séville, St. Lucar et les côtes de Mogador), par arrêté royal du 3 Avril 1818 n°. 121, amplié par celui du 25 Janvier 1857 n°. 93.

C. Pour les consulats dans les villes non considérées comme ports de mer, par l'article 16 du réglement du 17 Janvier 1846.

D. Les droits consulaires des certificats pour les sucres à délivrer dans le cas prévu par l'art. 17 de la loi du 1er Avril 1846 (*Journal officiel* n°. 17), par arrêté royal du 22 Sept. 1846 n°. 56. Ce certificat doit servir aux

raffineurs pour obtenir une décharge sur leur compte d'accise pour des sucres exportés à l'étranger.

E. La commission pour les services à rendre à la marine royale par arrêté royal du 24 Janvier 1816 n°. 74.

Dans l'évaluation des monnaies étrangères, le cours de change doit être exprimé aussi juste que possible.

A.

1°. Pour production et visa des lettres de mer et autres papiers de bord à l'arrivée ou au départ des navires, par last de deux tonneaux . . . . . . . . *f* 0.25

2°. Les navires qui, soit pour l'acquit des droits de passage soit pour d'autres causes, viendront à relâcher dans un port, sans y charger, décharger, rompre ou compléter charge, payeront pour le visa des papiers de mer et autres documents de bord, au lieu du droit fixé de *f* 0.25 par last, — par navire 〃 1.—

3°. Les navires qui déchargent dans un port et prennent un chargement dans un autre, payeront pour le visa des lettres de mer et autres papiers de bord par last de deux tonneaux . . . . . . . . . 〃 $0.12^5$

4°. Les navires qui sont obligés de relâcher dans différents ports, soit pour y décharger ou pour y compléter charge, payeront par last de deux tonneaux 〃 $0.12^5$

NB. Les dispositions sous les n°. 3 et 4 sont aussi applicables à tous les navires qui, soit en lest soit chargés en partie, arriveront dans l'un ou l'autre port ou en retourneront en lest ou chargés en partie, sans distinction d'où ils viennent, ni quel est l'endroit de leur destination.

5°. Pour passeport à des gens de mer des Pays-Bas, excepté à ceux indigents . . . . . . . . . 〃 2.—

6°. Pour légalisation, coupure et expédition des lettres de mer par pièce . . . . . . . . . . . . *f* 2.50

7°. Pour un rôle d'équipage:

| | | |
|---|---|---|
| de 25 à 50 lasts | . . . . . . . . . . | 〃 2.— |
| 〃 50 à 100 〃 | . . . . . . . . . . | 〃 3.— |
| 〃 100 à 150 〃 | . . . . . . . . . . | 〃 6.— |
| 〃 150 à 200 〃 | . . . . . . . . . . | 〃 9.— |
| 〃 200 et au-delà | . . . . . . . . . . | 〃 12.— |

8°. Pour les certificats d'origine ou autres déclaratoires de ce genre, pour autant que les intéressés en désireraient . . . . . . . . . . . . . . . . 〃 6.—

9°. Pour l'assermentation des actes, les procès-verbaux etc. (documents judiciaires ou de l'état civil) pour la première page à 20 lignes d'écriture . . . . 〃 1.—
Pour les autres pages chacune de 20 lignes . . 〃 0.50
Le tout cependant ne pourra jamais excéder la somme de . . . . . . . . . . . . . . . 〃 15.—

10°. La légalisation d'une ou de plusieurs signatures sur des actes notariés ou sous seing privé . . . . 〃 0.25
La légalisation des signatures sur un acte de l'état civil . . . . . . . . . . . . . . . . . 〃 0.15

(Par analogie de l'art. 14 de la loi du 28 Août 1848 *Journal officiel* n°. 38.)

Le last est évalué à deux tonneaux et le port du navire doit être calculé d'après le certificat de jaugeage,

Il est bien entendu qu'un navire qui touche plus d'une fois par an le même port ne sera obligé de payer le droit de consulat qu'une fois.

Ce paiement annuel, à l'égard de la Norwège, ne se bornera pas au même port; mais l'acquit des droits susdits dans l'un ou l'autre port; de ce royaume en libérera le patron dans tous les autres ports.

B.

1°. Pour production et visa des lettres de mer et autres papiers de bord à l'arrivée ou au départ des navires, par last de deux tonneaux . . . . . . *f* 0.25

2°. Les navires qui déchargent dans un port et prennent un chargement dans un autre, payeront pour production et visa des lettres de mer et autres papiers de bord à l'arrivée ou au départ par last de deux tonneaux . . . . . . . . . . . . . // 0.12[5]

3°. Les navires qui sont obligés de relâcher dans différents ports pour y décharger ou pour y compléter charge payeront pour production et visa des lettres de mer et autres papiers de bord à l'arrivée ou au départ par last de deux tonneaux . . . // 0.12[5]

4°. Les navires qui, soit en lest soit chargés en partie, arrivent dans un port ou en retournent en lest ou chargés en partie payeront pour production et visa des lettres de mer et autres papiers de bord à l'arrivée ou au départ par last de deux tonneaux . . . . . . . . . . . . . . . // 0.12[5]

NB. Un navire qui touche plus d'une fois par an le même port avec un plein chargement et repart avec un plein chargement n'est obligé de payer le droit du consulat qu'une seule fois en entier, et pour la moitié dans les cas sub nos. 2, 3 et 4.

Les bâtiments à vapeur payent en tout cas une fois par an le droit du consulat en entier.

5°. Pour passeport à des gens de mer des Pays-Bas, excepté à ceux indigents . . . . . . . . . // 2.—

6°. Pour légalisation, coupure et expédition des lettres de mer . . . . . . . . . . . par pièce // 2.50

7°. Pour un rôle d'équipage d'un navire:

| | | |
|---|---|---|
| de 25 à 50 lasts | . . . . . . . . . . . | *f* 2.— |
| 〃 50 à 100 〃 | . . . . . . . . . . . | 〃 3.— |
| 〃 100 à 150 〃 | . . . . . . . . . . . | 〃 6.— |
| 〃 150 à 200 〃 | . . . . . . . . . . . | 〃 9.— |
| 〃 200 et au-delà | . . . . . . . . . . . | 〃 12.— |

Le last évalué à deux tonneaux et le port du navire à calculer d'après les certificats de jaugeage.

8°. Pour les certificats d'origine et autres déclarations de ce genre, pour autant que les intéressés en désireraient:

si la valeur est au-dessous de *f* 600 . . . . . 〃 3.—
〃 〃 〃 〃 de *f* 600 et au-delà . . . . . 〃 6.—

9°. Pour actes assermentés, procès-verbaux etc. (documents judiciaires, notariés, de l'état civil) pour la première page de 20 lignes . . . . . . . . 〃 1.—
Pour chacune des autres pages de 20 lignes . . 〃 0.50
Le tout cependant ne peut jamais excéder la somme de . . . . . . . . . . . . . . . . 〃 15.—

10°. Pour le visa des lettres de mer et autres papiers de bord des navires qui, soit pour l'acquit des droits de péage, soit pour autres causes, viendront à relâcher dans un port sans y charger, décharger, rompre ou compléter charge . . . . . . . . 〃 2.50

11°. La légalisation d'une ou de plusieurs signatures sur des actes notariés ou sous seing privé . . 〃 0.25
La légalisation de signature sur un acte de l'état civil . . . . . . . . . . . . . . . . . 〃 0.15

(Par analogie de l'art. 24 de la loi du 28 Août 1848, *Journal officiel* n°. 38.)

C.

1°. Pour une légalisation . . . . . . . . . . *f* 0.60
2°. Pour des certificats d'origine ou autres déclaratoires de ce genre, pour autant que les intéressés en désireraient . . . . . . . . . . . . . . . . . . // 6.—
3°. Pour actes passés sous serment, procès-verbaux etc., la première page à 20 lignes d'écriture . . . // 1.—
Pour les autres pages de 20 lignes, chacune . . // 0.50
Le tout ne peut excéder la somme de . . . . //15.—

D.

Pour des quantités au-dessous de 5000 livres . . *f* 0.50
Pour des quantités de 5000 jusqu'au-dessous de 15000 livres . . . . . . . . . . . . . . . . . // 1.—
Pour des quantités de 15000 livres et au-dessus . // 1.50

E.

Pour les avances faites au gouvernement, intérêts par mois . . . . . . . . . . . . . . . . . . 1/2 pct.
Pour les avances faites à la marine royale, une commission:
minimum . . . , . . . . . . . . 1/2 //
maximum . . . . . . . . . . . . 2 //
Le montant doit être fixé par le ministre de la marine.

Dans des cas extraordinaires et si la commission est due sur des sommes au-dessus de *f* 20.000, le montant sera fixé par le roi.

Les tarifs ne mentionnent rien des cas où les Consuls prendront possession des biens d'un Néerlandais décédé à l'étranger; nous croyons qu'en apposant les scellés, en faisant l'inventaire comme il est de leur devoir, ils ont le droit de percevoir les

honoraires qui sont accordés par la loi aux juges de canton et notaires, dont les Consuls remplissent les fonctions.

Dans les cas d'apposer ou de lever les scellés, de faire des inventaires, d'assister à des ventes publiques, pour une vacation de 8 heures ou moins . . . . *f* 3.—

Pour les heures suivantes, chacune . . . . . . . " 1.—

Le tout ne peut excéder par jour . . . . . . . " 9.—

Si le déplacement est nécessaire il pourra être déclaré en sus des vacations pour chaque distance de cinq milles . . . . . . . . . . . . . . . . " 1.50

Si la distance est au-dessous de la moitié de cinq milles le droit ne sera pas dû. Les heures de vacation et la distance doivent être mentionnées dans l'acte.

Les frais de voyage seront restitués et des quittances pourront être exigées.

Loi du 28 Août 1843, *Journal officiel* n°. 37,
art. Ier alinea B, art. II, III et IV.

Les frais d'expertise en matière d'avarie sont quelquefois arbitraires et d'un montant fort élevé; quoiqu'il n'y ait pas de dispositions spéciales dans les tarifs consulaires, les experts nommés par les Consuls, représentants des fonctionnaires, qui dans les Pays-Bas auraient fait la nomination, sont soumis aux articles suivants de la loi du 28 Août 1843. *Journal officiel* n°. 40:

Art. 61. Le juge qui aura ordonné l'expertise, accordera aux experts conformément à leur position sociale, à leur profession et à la nature de leurs fonctions un honoraire de *f* 2 à compter par vacation d'heure en heure.

Art. 62. Les experts peuvent déclarer une vacation pour la prestation du serment et une pour le dépot de leur rapport.

Art. 63. Si les experts doivent se rendre à un lieu éloigné

de leur domicile il leur sera accordé des vacations pour l'aller et le retour.

---

§ 4.

*Des différentes méthodes de jaugeage.*

Il peut être d'importance pour les consuls de constater ou de faire constater la capacité des navires; nous faisons suivre à cette intention les principales méthodes observeés par les nations maritimes.

MÉTHODE NÉERLANDAISE.

On mesure la longueur du pont entre l'étrave et l'étambot; cette longueur est divisée en quatre pour obtenir les points de jaugeage pour la largeur et le creux, lesquels sont à $^1/_4$, à $^1/_2$ et à $^3/_4$ à partir de l'avant ou de l'arrière.

La largeur est prise en dedans des vaigres

1°. horizontalement sur la carlingue de fond et

2°. à la plus grande largeur (ordinairement sur- ou immédiatement au-dessous de l'entrepont), ainsi on obtient six largeurs dont on emploie la moyenne dans le calcul à faire.

Le creux est pris aux trois points ci-dessus indiqués, à partir du dessus de la carlingue de fond jusqu'au dessous du pont; de cette manière on obtient trois creux dont on prend la moyenne, déduction faite pour un vaisseau à un pont de 0,30 mètres, et pour un vaisseau à deux ponts de 0,45 mètres, ce qui représente la mesure du creux à employer dans le calcul; c'est elle que l'on trouve indiquée par les lettres de jaugeage.

On multiplie la longueur, la largeur et le creux obtenus

comme nous venons de dire en mètres: nous nommerons le produit A. Ce produit A multiplié par 2 et divisé par 3 donne le quotient B; lequel divisé par 2,84 donne le jaugeage en lasts.

Le produit A multiplié par 4 et divisé par 9 donne le jaugeage en tonneaux.

*Formules.*

$$\text{Longueur} \times \text{Largeur} \times \left\{ \text{Creux} - \left\{ \begin{matrix} 0{,}30 \\ \text{ou} \\ 0{,}45 \end{matrix} \right\} \right\} = A$$

$$\frac{2 \times A}{3} = B \text{ et } \frac{B}{2{,}84} = \text{jaugeage en lasts.}$$

$$\frac{4 \times A}{9} = \text{jaugeage en tonneaux.}$$

Calcul de jaugeage d'un navire à deux ponts des dimensions suivantes:

| Longueur 39.02. Largeur | | | Creux. |
|---|---|---|---|
| à l'avant | 6.15 | | |
| | 9.50 | . . . . . | 6.05 |
| au milieu | 6.90 | | |
| | 9.56 | . . . . . | 6.01 |
| à l'arrière | 2.87 | | |
| | 9.15 | . . . . . | 6.23 |

$$\frac{43.63}{6} = \underset{\text{moyenne}}{7.27} \qquad \frac{18.29}{3} = 6.09$$

| | |
|---|---|
| | 6.09 |
| | 0.45 |
| moyenne | 5.64 |

$39{,}02 \times 7.27 \times 5.64 = 1599{,}929256 = A.$

$A = 1599.929 \times 2 = \frac{3199.858}{3} = 1066.619 = B.$

$B = \frac{1066.619}{2.84} = 375{,}57$ jaugeage en lasts.

$A = 1599.929 \times 4 = \frac{6399.716}{9} = 711$ jaugeage en tonneaux.

Pour faire le jaugeage des chambres à machines, dans les bateaux à vapeur, il est à observer:

1º. La longueur sera prise, autant que possible, dans œuvre en ligne droite d'un côté à l'autre de la chambre des machines.

2º. La largeur sera prise au moins à deux endroits, entre la cloison de la chambre à machines et la machine:

la première au-dessous de la carlingue de la machine d'un coté à l'autre;

la seconde dans le plein du vaisseau ou à la moitié de la hauteur du pont, au-dessus de la carlingue de la machine.

3º. Le creux sera pris au moins à deux endroits à partir de la carlingue de la machine jusqu'au pont:

la première entre la cloison de la chambre à machines et de la machine même;

la seconde entre la machine et les feux.

*Formule.*

Longueur $\times$ Largeur $\times$ Creux $=$ A.

$\frac{2 \times A}{3}$ = jaugeage en tonneaux dont on déduira $^1/_3$ pour les bateaux à vapeur de mer.

*Tables de réduction des lasts en tonneaux et des tonneaux en lasts.*

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Last | = | 1.9 | Tonneau. | 1 | Tonneau | = | 0.5 | Last. |
| 2 | " | " | 3.8 | " | 2 | " | " | 1.1 | " |
| 3 | " | " | 5.7 | " | 3 | " | " | 1.6 | " |
| 4 | " | " | 7.6 | " | 4 | " | " | 2.1 | " |
| 5 | " | " | 9.5 | " | 5 | " | " | 2.6 | " |
| 6 | " | " | 11.3 | " | 6 | " | " | 3.2 | " |
| 7 | " | " | 13.2 | " | 7 | " | " | 3.7 | " |
| 8 | " | " | 15.1 | " | 8 | " | " | 4.2 | " |
| 9 | " | " | 17 | " | 9 | " | " | 4.8 | " |
| 10 | " | " | 18.9 | " | 10 | " | " | 5.3 | " |
| 20 | " | " | 37.8 | " | 20 | " | " | 10.6 | " |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 30 | Lasts | = | 56.7 | Tonneaux. | | 30 | Tonneaux | = | 15.9 | Lasts. |
| 40 | " | " | 75.6 | " | | 40 | " | " | 21.2 | " |
| 50 | " | " | 94.5 | " | | 50 | " | " | 26.4 | " |
| 60 | " | " | 113.4 | " | | 60 | " | " | 31.7 | " |
| 70 | " | " | 132.3 | " | | 70 | " | " | 37.0 | " |
| 80 | " | " | 151.2 | " | | 80 | " | " | 42.3 | " |
| 90 | " | " | 170.1 | " | | 90 | " | " | 47.6 | " |
| 100 | " | " | 189 | " | | 100 | " | " | 52.9 | " |
| 200 | " | " | 378 | " | | 200 | " | " | 105.7 | " |
| 300 | " | " | 567 | " | | 300 | " | " | 158.6 | " |
| 400 | " | " | 756 | " | | 400 | " | " | 211.5 | " |
| 500 | " | " | 945 | " | | 500 | " | " | 264.3 | " |
| 600 | " | " | 1134 | " | | 600 | " | " | 317.2 | " |
| 700 | " | " | 1323 | " | | 700 | " | " | 370.1 | " |
| 800 | " | " | 1512 | " | | 800 | " | " | 422.9 | " |
| 900 | " | " | 1701 | " | | 900 | " | " | 475.8 | " |
| 1000 | " | " | 1890 | " | | 1000 | " | " | 528.7 | " |

---

*Tables de réduction approximative des tonneaux Anglais en tonneaux Néerlandais et des tonneaux Néerlandais en tonneaux Anglais* (new measurement).

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Tonn.Angl. | | = | 1.1 | Tonn.Néerl. | | | 1 | Tonn.Néerl. | | = | 0.9 | Tonn.Angl. | |
| 2 | " | " | " | 2.1 | " | " | | 2 | " | " | " | 1.9 | " | " |
| 3 | " | " | " | 3.2 | " | " | | 3 | " | " | " | 2.8 | " | " |
| 4 | " | " | " | 4.3 | " | " | | 4 | " | " | " | 3.7 | " | " |
| 5 | " | " | " | 5.4 | " | " | | 5 | " | " | " | 4.7 | " | " |
| 6 | " | " | " | 6.4 | " | " | | 6 | " | " | " | 5.6 | " | " |
| 7 | " | " | " | 7.5 | " | " | | 7 | " | " | " | 6.5 | " | " |
| 8 | " | " | " | 8.6 | " | " | | 8 | " | " | " | 7.5 | " | " |
| 9 | " | " | " | 9.7 | " | " | | 9 | " | " | " | 8.4 | " | " |
| 10 | " | " | " | 10.7 | " | " | | 10 | " | " | " | 9.3 | " | " |
| 20 | " | " | " | 21.5 | " | " | | 20 | " | " | " | 18.6 | " | " |
| 30 | " | " | " | 32.2 | " | " | | 30 | " | " | " | 28.0 | " | " |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 40 | Tonn. | Angl. | = | 42.9 | Tonn. | Néerl. | | 40 | Tonn. | Néerl. | = | 37.3 | Tonn. | Angl. |
| 50 | " | " | " | 53.6 | " | " | | 50 | " | " | " | 46.6 | " | " |
| 60 | " | " | " | 64.4 | " | " | | 60 | " | " | " | 56.0 | " | " |
| 70 | " | " | " | 75.1 | " | " | | 70 | " | " | " | 65.3 | " | " |
| 80 | " | " | " | 85.8 | " | " | | 80 | " | " | " | 74.6 | " | " |
| 90 | " | " | " | 96.5 | " | " | | 90 | " | " | " | 83.9 | " | " |
| 100 | " | " | " | 107.3 | " | " | | 100 | " | " | " | 93.2 | " | " |
| 200 | " | " | " | 214.5 | " | " | | 200 | " | " | " | 186.5 | " | " |
| 300 | " | " | " | 321.8 | " | " | | 300 | " | " | " | 279.7 | " | " |
| 400 | " | " | " | 429.0 | " | " | | 400 | " | " | " | 373.0 | " | " |
| 500 | " | " | " | 536.3 | " | " | | 500 | " | " | " | 466.2 | " | " |
| 600 | " | " | " | 643.5 | " | " | | 600 | " | " | " | 559.4 | " | " |
| 700 | " | " | " | 750.6 | " | " | | 700 | " | " | " | 652.7 | " | " |
| 800 | " | " | " | 858.0 | " | " | | 800 | " | " | " | 745.9 | " | " |
| 900 | " | " | " | 965.3 | " | " | | 900 | " | " | " | 839.2 | " | " |
| 1000 | " | " | " | 1072.5 | " | " | | 1000 | " | " | " | 932.4 | " | " |

---

### MÉTHODE FRANÇAISE.

*Formule.*

$$\text{Tonnage} = \frac{L \times M \times P}{3,8}$$

L est la moyenne de la longueur, représentée par la moitié de la longueur entre l'étrave et l'étambot sur le pont et sur la quille.

M est la plus grande largeur mesurée en dedans des vaigres.

P est le creux pris du dessous des baux du pont jusqu'aux vaigres de fond, contre la carlingue de fond.

### MÉTHODE ANGLAISE.

*Acts of parliament* 5[th.] *and* 6[th.] *William IV.*

Les Anglais ont deux méthodes de jaugeage le *new measurement* et le *new new measurement;* le dernier donne comme résultat une différence de 9 pct. à 10 pct., 200 New Meas: = 190 New new Meas:

Cette différence provient de la manière adoptée pour fixer les points de jaugeage afin de trouver la moyenne, qui doit être employée dans la formule

$$\text{Tonnage} = \frac{\text{sum of the depths} \times \text{sum of breadths} \times \text{length for tonnage.}}{8500}$$

*Depths for tonnage.*

Under this rule it is enacted that the length of the upper deck, or of the upper part of the hold intended to be used for stowage of goods, be measured at that height from the after part of the stem to the fore part of the stern post; and that such length be divided into six equal parts; and that at the foremost, middle, and aftermost points of division thus fixed, the depths from such points of division to the ceiling or internal planking at the inner edge of the limber strake, or the edge nearest to the middle line, be measured in feet and decimal parts of a foot: the dimensions thus taken are denoted *depths*, and are shown on the fig. as *c e*, *h f*, *d g*. Should there be a break in the deck, or should the deck not be continued fore and aft the vessel, these depths are to be measured from a line stretched along as a continuation of the deck.

*Breadths for tonnage.*

Divide the depths at each of the three stations, *c e*, *h f*, *d g* thus selected, into 5 equal parts, and at these divisions of the depths measure the breadths of the internal form or inside of the ship on lines squared across the ship at the points or positions of the several depths that follow.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *c e* | foremost station or division, when divided into fifths in the depth | at $^1/_5$ and $^4/_5$ | from the upper deck; |
| *h f* | middle station or division, when divided into fifths in the depth | at $^2/_5$ and $^4/_5$ | from the upper deck; |
| *d g* | aftermost station or division, when divided into fifths in the depth | at $^1/_5$ and $^4/_5$ | from the upper deck; |

(see the diagram).

### *Length for tonnage.*

or the dimension to be used as length, it is enacted, that such length be taken at the height of the middle of the midship depth on a line parallel with the upper deck, and in length from the after part of the stem to the fore part of the stern post (*k l*). These demensions of depth, breadth and length being thus taken, they are to be prepared for use by the following enacted regulations:

### *Depths.*

To twice the depth at the midship division, *h f*, add the depths at the foremost, *c e*, and aftermost, *d g*, divisions — which call the sum of the depths.

### *Breadths.*

Of those taken from the foremost section, *c e*, add together the breadths taken at $^1/_5$ and $^4/_5$ divisions of the depth of that division.

Of those taken from the middle section, *h f*, add together three times the breadth at $^2/_5$, and once the breadth at the $^4/_5$ division of the depth of that division.

Of those taken from the aftermost section, *d g* add together once the breadth at $^1/_5$ and twice the breadth at the $^4/_5$ division of the depth of that division.

The sum of these multiples of the breadths will give the sum of the breadths for tonnage.

### *Example to this system — references to the diagram* (1.

*a b*, Length at the upper side of beams, being taken from the aft side (*a*) of the stem to the fore side (*b*) of the stern post.

1) Voyez la planche.

UPPER SIDE h of BEAM DIVIDED INTO SIX c PARTS.

MIDDLE LENGTH

214 ft 0 in

EDGE of LIMBER STRAKE NEXT TO THE KEEL

FORE SIDE OF POST

AFT SIDE of STEM

Lith. v. Emrik & Binger, Haarlem.

# TONNAGE D'UN VAISSEAU D'APRÈS LA MÉTHODE „NEW MEASUREMENT."

*a c*, One of the divisions of that length, or $^1/_6$ of *a b* from (*a*) on the aft side of stem.

*b d*, One of the divisions of the length, as *a c*, or $^1/_6$ of *a b* from (*b*) the fore side of the stern post.

*c e*, The depth at the foremost division (*c*) measured from (*c*) to the point (*e*), considered well with the upper part of the limber strake at the edge next to the keelson and equal to 27.75 feet. — This depth (*c e*) is divided into 5 equal divisions, and the breadths taken at the depth of $^1/_5$ and $^4/_5$ as marked on the fig. $\begin{cases} ^1/_5 = 37.16 \text{ feet.} \\ ^4/_5 = 19.12 \text{ feet.} \end{cases}$

*h f*, The midship depth measured = (as for *c e*) 27.4 feet, which is also divided into 5 equal parts, and the breadths taken at $^2/_5$ and $^4/_5$ depths, as marked on the fig. $\left.\begin{cases} ^2/_5 = 37.9 \\ ^4/_5 = 28.0 \end{cases}\right\}$ feet.

*d g*, The depth at the aftermost division *d* = 26.0 feet, measured as for *c e* and *h f*, divided into 5 equal parts and the breadths taken at the $^1/_5$ and $^4/_5$ depths, as marked in the fig. $\begin{cases} ^1/_5 = 37.27. \\ ^4/_5 = 14.90. \end{cases}$

*k l*, The length taken through the middle division of the middle depth, being the length at that height from the aftside of the stem to the fore side of the post, being on the fig. 214 ft. 0 in.

## *Results.*

| | | | | | multiplier by rule. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Sum of the depths* *c e*, | fore | depth | = 27.75 | × | 1 | = 27.75 |
| *h f*, | midship | " | = 27.4 | × | 2 | = 54.80 |
| *d g*, | after | " | = 26.0 | × | 1 | = 26. |
| | | | | | Sum of the depths | 108.55 |

*Sum of the breadths.*

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| fore | division | *c e*, at | $^1/_5$ | depth | Breadth | = 37.16 | × | 1 | = 37.16 |
| " | " | " " | $^4/_5$ | " | " | = 19.12 | × | 1 | = 19.12 |
| middle | " | *h f*, " | $^2/_5$ | " | " | = 37.9 | × | 3 | = 113.70 |
| " | " | " " | $^4/_5$ | " | " | = 28.0 | × | 1 | = 28.— |
| after | " | *d g*, " | $^1/_5$ | " | " | = 37.27 | × | 1 | = 37.27 |
| " | " | " " | $^4/_5$ | " | " | = 14.90 | × | 2 | = 29.80 |
| | | | | | | | | Sum of the breadths | 265.05 |

*k l*, Length for the tonnage taken at the height of the middle division of the midship depth = 214 ft. 0. in

$$\text{Tonnage} = \frac{108.55 \times 265.05 \times 214}{3500} = 1759\frac{531}{3500} \text{ tons.}$$

*Rule applied to steam vessels.*

The same method is to be pursued, and a deduction to be made from the result for the cubical contents of the engine room estimated as follows:

Measure the inside length of the engine room in feet, and decimal parts of a foot, from the fore to the after bulk head of such engine room — then multiply the said length by the depth of the ship at the midship division *h f*, as a foresaid, and that product by the inside breadth at the same division, *h f*, taken at $^2/_5$ of the depth from the deck, or as before taken, 37.9 feet, this product divided by 92.4 will give a quotient that is to be considered the tonnage due to the cubical contents of the engine room, and further the amount to be deducted from the calculated tonnage by the rule.

The tonnage of all ships or vessels belonging to the United Kingdom or *otherwise*, if there shall be occasion to measure them while their cargoes are on board, shall be computed by the following rules and dimensions:

1st. The length on the upper deck between the after part of the stem and the fore part of the stern post.

2ndly. The inside breadth on the under side of the upper deck at the middle point of the foregoing length.

3rdly. The depth from the under side of the upper deck down the pump well to the limber strakes or internal plank.

...hese three dimensions a... ...d, the Act ...t ... ...ength mul-



tiplied by breadth and their product by the depth shall give a result which, being divided by 130, the quotient shall be considered as an approximation to the true register tonnage of the ship, or her capacity for carrying stores and cargo.

---

## NEW NEW MEASUREMENT.

### *Merchant shipping act.*

17⁰ and 18⁰ Victoriae Cap. 104.

§ 20. Throughout the following rules the tonnage deck shall be taken to be the upper deck in ships which have less than three decks, and to be the second deck from below in all other ships; and in carrying such rules into effect all measurements shall be taken in feet and fractions of feet, and all fractions of feet shall be expressed in decimals.

§ 21. The tonnage of every ship to be registered, with the exceptions mentioned in the next section shall previously to her being registered be ascertained by the following rule, herein-after called rule I; and the tonnage of every ship to which such rule can be applied, whether she is about to be registered or not, shall be ascertained by the same rule:

1⁰. Measure the lenght of the ship in a straight line along the upper side of the tonnage deck from the inside of the inner plank (average thickness) at the side of the stem to the inside of the midship stern

timber or plank there, as the case may be, (average thickness) deducting from this length what is due to the rake of the bow in the thickness of the deck, and what is due to the rake of the stern timber in the thickness of the deck, and also what is due to the rake of the stern timber in one third of the round of the beam; divide the length so taken into the number of equal parts required by the following table, according to the class in such table to which the ship belongs;

*Table.*

Class 1. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement 50 feet long or under: into 4 equal parts;

〃 2. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement above 50 feet long and not exceeding 120, into 6 equal parts:

〃 3. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement above 120 feet long and not exceeding 180, into 8 equal parts;

〃 4. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement above 180 feet long and not exceeding 225, into 10 equal parts;

〃 5. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement above 225 long, into 12 equal parts.

2°. Then, the hold being first sufficiently cleared to admit of the required depths and breadths being properly taken, find the transverse area of such ship at each point of division of the length as follows: Measure

the depth at each point of division, from a point at a distance of $1/3$ of the round of the beam below such deck, or, in case of a break, below a line stretched in continuation thereof, to the upper side of the floor timber at the inside of the limber strake, after deducting the average thickness of the ceiling which is between the bilge planks and limber strake; then, if the depth at the misship division of the length do not exceed 16 feet, divide each depth into 4 equal parts; then measure the inside horizontal breadth at each of the three points of division and also at the upper and lower points of the depth, extending each measurement to the average thickness of that part of the ceiling which is between the points of measurement; number these breadths from above (i. e. numbering the upper breadth 1, and so down to the lowest breadth); multiply the second and fourth by 4, and third by 2; add these products together, and to the sum add the first breadth and the fifth; multiply the quantity thus obtained by $1/3$ of the common interval between the breadths, and the product shall be deemed the transverse area; but if the misship depth exceed 16 feet, divide each depth into 6 equal parts instead of 4, and measure as before directed the horizontal breadths at the five points of division and also at the upper and lower points of the depth: number them from above as before; multiply the second, fourth, and sixth by 4, and the third and fifth by 2; add these products together, and to the sum add the first breadth and the seventh; multiply the quantity thus obtained by $1/3$ of the common interval between the breadths, and the product shall be deemed the transverse area.

3°. Having thus ascertained the transverse area at each point of division of the length of the ship as required by the above table, proceed to ascertain the register tonnage of the ship in the following manner· Number the areas successively 1, 2, 3 etc., n°. 1 being at the extreme limit of the length at the bow, and the last n°. at the extreme limit of the length at the stern; then, wether the length be divided according to the table into four or twelve parts as in classes 1 and 5 or any intermediate number, as in classes 2, 3 and 4, multiply the second and every even numbered area by four, and the third and every odd numbered area (except the first and last) by two; add these products together, and to the sum add the first and last if they yield anything; multiply the quantity thus obtained by one third of the common interval between the areas, and the product will be the cubical contents of the space under the tonnage deck; divide this product by one hundred, and the quotient being the tonnage under the tonnage deck shall be deemed to be the register tonnage of the ship, subject to the additions and deductions herein-after mentioned.

4°. If there be a break, a poop, or any other permanent closed-in space on the upper deck: available for cargo or stores, or for the berthing or accommodation of passengers or crew, the tonnage of such space shall be ascertained as follows: Measure the internal mean length of such space in feet, and divide it into two equal parts: measure at the middle of its hight three inside breadths, namely, one at each end and the other at the middle of the length; then to the sum of the end breadths add four times the middle breadth, and multiply the whole sum by

one third of the common interval, between the breadths- the product will give the mean horizontal area of such space; then measure the mean height and multiply by it the mean horizontal area: divide the product by one hundred, and the quotient shall be deemed to be the tonnage of such space, and shall be added to the tonnage under the tonnage deck, ascertained as aforesaid, subject to the following provisoes; first, that nothing shall be added for a closed-in space solely appropriated to the berthing of the crew, unless such space exeeds one twentieth of the remaining tonnage of the ship, and in case of such excess the excess only shall be added; and, secondly, that nothing shall be added in respect of any building erected for the shelter of deck passengers, and approved by the board of trade.

5⁰. If the ship has a third deck, commonly called a spar deck, the tonnage of the space between it and the tonnage deck shall be ascertained as follows: Measure in feet the inside length of the space at the middle of its height from the plank at the side of the stem to the lining on the timbers at the stern and divide the length into the same number of equal parts into which the length of the tonnage deck is divide as above directed; measure (also at the middle of its height), the inside breadth of the space at each of the points of division, also the breadth of the stem and the breadth at the stern; number them successively 1, 2, 3 etc., commencing at the stem; multiply the second and all the other even numbered breadths by four and the third and all the other odd numbered breadths except the first and last by two; to the sum of these products add the first and last breadths; multiply the whole sum by one third of the

common interval between the breadths, and the result will give in superficial feet the mean horizontal area of such space; measure the mean hight of such space, and multiply by it the mean horizontal area, and the product will be the cubical contents of the space; divide this product by one hundred, and the quotient shall be deemed to be the tonnage of such space and shall be added to the other tonnage of the ship ascertained as aforesaid: and if the ship has more than three decks, the tonnage of each space between decks above the tonnage deck shall be severally ascertained in manner above described, and shall be added to the tonnage of the ship ascertained as aforesaid.

§ 22. Ships which, requiring to be measured for any purpose other than registry, have cargo on board, and ships which. requiring to be measured for the purpose of registry, cannot be measured by the rule above given, shall be measured by the following rule hereinafter called rule II:

1°. Measure the length on the upper deck from the outside of the outer plank at the stem to the aftside of the stern post deducting therefrom the distance between the aftside of the stern post and the rabbet of the stern post at the point where the counter plank crosses it: measure also the greatest breadth of the ship to the outside of the outer planking or wales, and then, having first marked on the outside of the ship on both sides thereof the height of the upper deck at the ship's sides, girt the ship at the greatest breadth in a direction perpendicular to the keel from the height so marked on the outside of the ship on the one side to the height so marked on the other side by passing a chain under the keel: to half the girth thus taken add half the main breadth, square the sum; multiply the result by the length

of the ship taken as aforesaid; then multiply this product by the factor 0,0018 in the case of ships built of wood and by 0,0021 in the case of ships built of iron: and the product shall be deemed the register tonnage of the ship subject to the additions, and deductions herein-after mentioned;

2°. If there be a break, a poop, or other closed-in space on the upper deck, the tonnage of such space shall be ascertained by multiplying together the mean length, breadth, and depth of such space, and dividing the product by 100 and the quotient so obtained shall be deemed to be the tonnage of such space, and shall, subject to the deduction for a closed-in space appropriated to the crew as mentioned in rule I, be added to the tonnage of the ship ascertained as aforesaid.

§ 23. In every ship propelled by steam or other power requiring engine room, an allowance shall be made for the space occupied by the propelling power, and the amount so allowed shall be deducted from the gross tonnage of the ship ascertainad as aforesaid and the remainder shall be deemed to be the register tonnage of such ship, and such deducting shall be estimated as follows;

A. As regards ships propelled by paddle wheels in which the tonnage of the space solely occupied by and necessary for the proper working of the boilers and machinery is above 20 pct. and under 30 pct. of the gross tonnage of the ship, such deduction shall be 0,37 of such gross tonnage; and in ships propelled by screws on which the tonnage of such space is above 13 pct. and under 20 pct. of such gross tonnage such deduction shall be 0,31 of such gross tonnage.

B. As regards all other ships, the deduction shall, if

the commissioners of customs and the owner both agree thereto, be estimated in the same manner; but either they or he may in their or his discretion require the space to be measured and the deduction estimated accordingly; and whenever such measurement is so required the deduction shall consist of the tonnage of the space actually occupied by or required to be inclosed for the proper working of the boilers and machinery, with the addition in the case of ships propelled by paddle wheels of $^1/_2$ and in the case of ships propelled by screws of $^3/_4$ of the tonnage of such space and the measurement and use of such space shall be governed by the following rules;

1°. Measure the mean depth of the space from its crown to the ceiling at the limber strake, measure also three, or, if necessary more than three breadths of the space at the middle of its depth, taking one of such measurements at each end, and another at the middle of the length; take the mean of such breadths; measure also the mean length of the space between the foremost and aftermost bulkheads or limits of its length, excluding such parts, if any, as are not actually occupied by or required for the proper working of the machinery; multiply together these three dimensions of length, breadth and depth, and the product will be the cubical contents of the space below the crown; then find the cubical contents of the space or spaces, if any, above the crown aforesaid, which are framed in for the machinery or for the admission of light and air, by multiplying together the length, depth, and breadth thereof; add such contents to the cubical contents of the space below the crown; divide

the sum by 100; and the result shall be deemed to be the tonnage of the said space:

2°. If in any ship in which the space aforesaid is to be measured the engines and boilers are fitted in separate compartments, the contents of each shall be measured severally in like manner, according to the above rules, and the sum of their several results shall be deemed to be the tonnage of the said space.

3°. In the case of screw steamers in which the space aforesaid is to be measured, the contents of the shaft trunk shall be added to and deemed to form part of such space, and shall be ascertained by multiplying together the mean length, breadth and depth of the trunk and dividing the product by 100.

4°. If in any ship in which the space aforesaid is to be measured any alteration be made in the length or capacity of such space, or if any cabins be fitted in such space, such ship shall be deemed to be a ship not registered until remeasurement:

5°. If in any ship in which the space aforesaid is to be measured any goods or stores are stowed or carried in such space, the master and owner shall each be liable to a penalty not exceeding pd. st. 100.

---

### MÉTHODE AMÉRICAINE.

(*Acte du congrès de l'an* 1855).

Navires à un pont. On mesure la longueur du pont de l'étrave à l'étambot, et la plus grande largeur ordinairement au-

dessus ou sur les préceintes; on mesure le creux à partir des vaigres de fond jusqu'au-dessous du pont.

On déduit de la longueur $^1/_5$ de la largeur et l'on multiplie cette différence avec la largeur, et le produit avec le creux, et l'on divise ce dernier produit par 95 dont le quotient donne le tonnage d'un navire à un pont. — p. e.

Longueur 70 pieds. Largeur 20 pieds. Creux 7 pieds.

$$70 - (^3/_5 \text{ de } 20) = 12 = 58 \times 20 \times 7 = \frac{8120}{95} = 85\frac{45}{95} \text{ tonneaux.}$$

Navires à deux ponts. On mesure la longueur de l'étrave à l'étambot sur le pont et la plus grande largeur; on prend la moitié de cette largeur comme le creux de chaque navire à deux ponts, et le calcul se fait de la même manière que d'un navire à un pont. — On diminue la longueur des $^3/_5$ de la largeur et l'on multiplie la différence avec la largeur, le produit obtenu avec le creux, et l'on divise ce dernier produit par 95, ce qui rend le tonnage approximatif d'un navire à deux ponts, p. e.

Longueur 150 pieds. Largeur 30 pieds, le Creux sera alors de 15 pieds.

$$150 - 18 = 132 \times 30 \times 15 = \frac{59400}{95} = 625^{25}/_{95} \text{ tonneaux.}$$

# LIVRE TROISIÈME.

## CHAPITRE PREMIER.

### DES CONSULS NÉERLANDAIS A L'ÉTRANGER EN RAPPORT AVEC LES AUTORITÉS LOCALES OU TERRITORIALES AINSI QU'AVEC LEURS COLLÈGUES ÉTRANGERS.

### § 1.

*Entrée en fonctions. — Serment. Exequatur. —*

Les Consuls, vice-Consuls, ou agents consulaires après avoir reçu leur nomination sont tenus, lorsqu'ils se trouvent dans le royaume, de prêter le serment suivant entre les mains du ministre des affaires étrangères:

„Je promets et je jure de remplir fidèlement et dans toutes „ses parties la commission qui m'est confiée, conformément aux „instructions qui m'ont été données ou qui me seront don„nées par la suite, et de contribuer de tout mon pouvoir à tout „ce qui peut avancer les intérêts de la navigation et du com„merce des Pays-Bas.

„Ainsi Dieu me soit en aide!"

Se trouvant à l'étranger quand ils reçoivent leur brevet, ils

adresseront cette formule par écrit et signée par eux au ministre et la renouvelleront entre ses mains aussitôt qu'ils se trouveront dans la résidence.

Ils enverront en même temps le type de leur signature, ainsi que plus tard de celui ou de ceux qui les remplaceront en cas d'absence ou d'autre cause.

Le brevet qui confère la charge a plusieurs dénominations; *commissions*, *diplôme consulaire*, *lettres patentes*, *patente*, *lettres de provision*, *Consulats-Patente*, *Bestallungen*.

La commission des Consuls etc. n'étant valable que par l'exequatur du gouvernement du pays dans lequel ils résident, cet acte d'admission devra dès lors être demandé sans perte de temps. Aussitôt qu'il aura été délivré, les Consuls en enverront copie au ministère des affaires étrangères et se feront reconnaître par les autorités compétentes de leur résidence en exhibant leur commission munie de l'exequatur.

La décision du gouvernement local par laquelle les Consuls sont reconnus en leur qualité et admis à l'exercice des fonctions de leur charge se nomme *Exequatur*, en Turquie *Barat*. Ce document est généralement délivré gratis. Messieurs de Clercq et de Valat citent comme exceptions:

La Sardaigne où un droit de 40 à 50 francs est perçu; le Brésil où l'on fait payer aux Consuls 450 francs et aux vice-Consuls 100 francs. En Espagne 32 piastres et 16 piastres. Le Portugal traite cette matière sur le pied d'une stricte réciprocité et en Angleterre il est perçu une taxe de 10 livres sterling.

La nature de l'exequatur et la manière de l'obtenir indiquent assez qu'il peut être refusé. Plusieurs gouvernements se sont réservé ce droit dans les traités; le refus doit être motivé loyalement soit par des causes politiques, soit par des raisons personnelles. Le Consul doit dans une pareille circon-

stance se référer à son gouvernement pour en demander l'explication par voie diplomatique.

La question a été soulevée si l'exequatur des Consuls devrait être renouvelé dans le cas qu'un changement subit survienne dans la forme du gouvernement duquel ils l'ont obtenu. Nous croyons pouvoir résoudre cette question négativement. Les Consuls, agents commerciaux, admis par le pouvoir exécutif d'un gouvernement dans un certain district du territoire pour la protection de leurs nationaux, ne possèdent aucun caractère représentatif auprès du gouvernement remplacé, et leur nomination et admission, basées sur des conventions spéciales qui existent entre les nations respectives et qui ne sont pas abolies par la modification de la forme gouvernementale, n'impliquent jamais la reconnaissance du pouvoir exécutif du pays où le Consul demande en son propre nom l'autorisation d'exercer les fonctions de sa charge qui ne finit que par sa mort, sa démission, ou bien par la révocation de l'exequatur. L'interruption des relations diplomatiques entre les gouvernements respectifs dans de pareilles circonstances obligerait seulement les Consuls à observer prudemment une stricte neutralité et impartialité.

Voyez les arrêtés royaux du 17 Janvier 1846 et du 21 Décembre 1846, art. 2, 3 et 29.

Les traités conclus par les Pays-Bas avec la Sicile 1753, avec le Mexique en 1827, avec le Brésil en 1828 et avec la Colombie en 1829.

Ribeiro et Barreto, Traité du consulat, pp. 226—234. Hambourg 1839.

Oppenheim, Practisches Handbuch, Kapt. III et IV, p. 16—29.

Neumann, Handbuch, p. 38 *sqq.*

De Clercq et de Valat, p. 114 *sqq.*

4*



R. Phillimore, Commentaries etc., Chap. XI, § 237 *sqq.*. p. 241. „That commission is termed the exequatur, and may, at any time be revoked by such sovereign i. e. the sovereign of the country to which they are deputed.

De Cussy, Dictionnaire du Consul in voce — et in voce „lettres de créance."

Voyez aussi le § 5.

---

## § 2.

### *Cessation des fonctions consulaires — Congé — Démission, Décès — Retrait d'exequatur — Suspension de Vice-Consuls.*

Les relations consulaires commencées ne cessent pas par le congé, la démission ou le décès du Consul. Les Consuls mêmes y veilleront, et il leur est expressément défendu de s'éloigner de leur poste sans la permission soit du ministère des affaires étrangères, soit de la légation ou du Consulat-général duquel ils ressortent; dans tous les cas, ils seront tenus de prendre des mesures pour que le service public n'en souffre pas.

Les Consuls doivent faire des arrangements pour qu'en cas de décès les registres, les copies et tout ce qui appartient à l'administration consulaire passe dans les mains d'une personne de confiance qui les remettra finalement à son successeur. Le Consul démissionnaire ne négligera pas cette prescription réglementaire et de toute prudence du reste, s'il ne peut transmettre lui-même contre quittance les archives à celui qui le remplace.

Le retrait de l'exequatur prive le Consul du titre qui l'au-

torise à l'exercice de sa charge. Cette démarche exceptionnelle ne se fait que s'il y a une interruption des relations d'amitié et de bonne entente avec le gouvernement qui a nommé le Consul, ou si cet agent s'est rendu coupable d'actes qui peuvent troubler la tranquillité de l'état où il est admis, et même si sa conduite morale en affaires ou en relations sociales est punissable par les lois ou condamnable dans une personne chargée de si graves intérêts publics dont dépend quelquefois une rupture entre deux puissances.

Il y a plusieurs conventions qui traitent de cette matière en adoptant que le renvoi d'un Consul ou le retrait de l'exequatur ne se fera que pour cause de conduite criminelle et illégale, motivé par le gouvernement offensé et reconnu juste par celui dont le Consul tenait son mandat.

Les vice-Consuls nommés par les Consuls-généraux ou les Consuls peuvent recevoir d'eux leur démission; mais avant tout ils devront en demander l'autorisation au gouvernement qui l'accordera ou la refusera en libérant le Consul de la responsabilité prescrite par le réglement consulaire relatif aux vice-Consuls; en attendant les Consuls auront la faculté de suspendre le vice-Consul ou agent consulaire dont ils seraient mécontents.

Voyez arrêtés royaux 17 Jan. 1846, n°, 81, art. 19 et 20.
« « 21 Déc. 1846, n°. 69, art. 22 et 23.
Circulaire du ministre des affaires étrangères du 23 Janvier 1856,
De Clercq et de Valat, l, l. p. 119—120.
Oppenheim, l. l. Kap. IV, p. 26.

## § 3.

### *Visite d'étiquette. Fêtes nationales Néerlandaises et étrangères.*

Les visites d'étiquette se font avec beaucoup de cérémonial aux autorités dans le Levant et États Barbaresques par les Consuls; nous en avons parlé dans l'aperçu aux § § relatifs à ces pays. L'ordonnance Française du 3 Mars 1781, art. 148, Tit. 1er a codifié l'usage qui est encore suivi actuellement.

Le Consul est précédé à cette occasion par ses janissaires et drogmans et accompagné par tout le personnel du consulat, les négociants, les capitaines des navires marchands et les membres de la nation Néerlandaise. Les réformes, que la France a su faire accepter, ont aboli l'échange des cadeaux lors des audiences d'arrivée et de départ des Consuls dans les pays du Levant.

Dans les autres pays, il est reçu que le Consul après avoir obtenu la réponse à sa notification d'entrée en fonctions fasse des visites officielles aux autorités de sa résidence, en uniforme et accompagné du personnel consulaire.

A l'occasion des fêtes nationales les Consuls arboreront le pavillon, feront les visites de rigueur en uniforme, et assisteront de même aux solennités et cérémonies publiques s'ils sont invités. Dans le cas que ses fêtes publiques seraient de nature à blesser la susceptibilité du gouvernement qui les a nommés, par une raison politique quelconque, il est convenable de s'excuser auprès des autorités locales de leur résidence en exprimant leur regret de n'y pouvoir assister.

Les fêtes nationales sont ordinairement célébrées par l'exhibition du pavillon ou une illumination de la maison consulaire; les Consuls doivent être très prudents de ne pas froisser par

leur conduite à telle occasion les opinions nationales du pays de leur résidence et feront bien d'informer l'autorité compétente afin d'éviter tout malentendu.

---

## § 4.

### *Le Consul en rapport avec les autorités locales et territoriales.*

Dans les relations avec les autorités locales et autres fonctionnaires, il sera constamment observé la plus grande circonspection dans la conduite du Consul de manière que, tout en maintenant intactes les prérogatives et la considération, attachées à leur emploi par les traités et par l'usage, il n'y aura jamais lieu par des prétentions exagérées à des plaintes ou à des discussions entre les gouvernements respectifs. Les soins consulaires doivent s'étendre à la protection permanente en toute occasion des intérêts et de l'industrie et du commerce des Pays-Bas, en faisant valoir leurs droits, mais aussi à veiller au maintien des traités et des coutumes en vigueur en ayant l'œil ouvert sur l'introduction d'impositions nouvelles ou plus élevées et sur toute mesure qui pourrait être préjudiciable à ces intérêts. Conformément à leurs instructions, les Consuls devront servir d'interprètes et d'appui auprès des différents colléges, fonctionnaires et administrations à tous capitaines, équipages ou autres sujets des Pays-Bas si ceux-ci ignorent la langue ou les lois.

Comme base de cette protection d'intérêts et de personnes, les Consuls devront surtout s'identifier avec les traités et conventions conclus par le gouvernement de leur résidence non-

seulement avec les Pays-Bas, mais aussi avec d'autres puissances afin d'en retirer les avantages assurés aux Néerlandais par la clause „d'être traités comme la nation la plus favorisée ou la plus amie" joint au système de réciprocité adopté par le gouvernement des Pays-Bas au sujet de différentes franchises, immunités et prérogatives. Les Consuls tâcheront en outre de connaître les lois et les coutumes de la nation où ils exercent leur charge.

Les lois civiles et criminelles et de police sont les mêmes pour les étrangers que pour les Néerlandais, sauf les exceptions expresses de la loi; il est donc du devoir des Consuls de veiller à ce que les sujets de leur gouvernement ne soientpas victimes d'un deni de justice, d'une prévarication quelconque ou de tout acte arbitraire et illégal et à ce qu'ils jouissent libéralement par droit de réciprocité, autant que les lois du pays de leur résidence le permettront, des stipulations généreuses que la législation des Pays-Bas accorde aux étrangers.

Les réclamations des Consuls doivent se faire soit verbalement, soit par écrit, en cas de préjudice porté à eux-mêmes ou à leurs nationaux en contradiction avec les conventions, usages ou lois.

Ces communications ne peuvent être conçues en termes trop prudents et modérés afin d'éviter toute susceptibilité, sans perdre de vue la dignité et le bon droit qui devront être maintenus avec tous les égards dus aux autorités à qui elles sont adressées dans le but d'une conciliation équitable et juste.

La communication verbale est préférable à celle par écrit, et un refus de donner satisfaction aux observations faites de nature à ce que nous venons de dire peut motiver la seconde manière. Cette protestation aura d'autant plus de mérite si elle est rédigée succinctement et renferme les arguments en

termes précis, clairs et en rapport avec les circonstances et les personnes qui en font l'objet. La langue dont se serviront les Consuls peut être celle du pays, quand il s'agit d'un entretien; mais en écrivant il est d'usage d'employer la langue française et cela surtout parce que leur protocole peut être la base d'un échange de notes diplomatiques.

Voyez Arrêtés royaux, 17 Janvier 1846, art. 4, 5 et 6.
« 〃 21 Décembre 1846, art. 4, 6 et 7.
« « 5 Juin 1822,

Publication du gouvernement de la république Batave, 10 Janv, 1805.

Arrêté royal du 19 Nov. 1819, n°. 47, concernant la quarantaine.

La loi du 28 Juillet 1850 en exécution de l'art. 7 de la loi fondamentale des Pays-Bas.

Dispositions préliminaires de la législation civile, art. 8, 9 et 10.

La loi du 13 Août 1849, réglant l'admission et l'éloignement, l'extradition *respective* d'étrangers.

Code de procédure Néerlandaise, Liv. III, Tit. VI, Sect. X, art. 855 *sqq*.

De Mensch, Manuel pratique du consulat. Ed. Leipzig 1846. 1re partie, Chap. VI, p. 21—25, surtout pour ce qui regarde les différents genres de compositions des communications consulaires.

De Clercq et de Valat, l. l. Liv. III, Chap. I, Sect. III, T. I, p. 123—128.

Loi du 8 Août 1850, réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise.

Arrêté royal du 23 Août 1852, contenant des dispositions relatives à l'administration des navires et effets échoués,

Loi du 1er Septembre 1854, modifiant le tarif des droits d'entrée et de sortie du 19 Juin 1845, avec le tarif.

Circulaire d'Octobre 1854, contenant des explications au sujet du tarif modifié.

L'aperçu des modifications qui résultent des nouvelles lois de navigation dans les Pays-Bas. (Voyez le recueil p. 222.)

Loi du 14 Juillet 1855 pour l'abolition du droit de tonnage des navires de mer et renfermant des dispositions sur leur jaugeage.

Les traités et les conventions en rapport avec l'arrêté du 23 Août 1852, contenant des dispositions relatives à l'administration des navires et effets échoués et avec le Code de Commerce. Liv. II, Tit. VII. Du naufrage, de l'échouement et des épaves.

Voyez le recueil n°. 1, 10, 13. 16, 25, 28, 32, 33, 34, 35. 37.

---

## § 5.

### *Conflits avec les autorités locales. — Abaissement de pavillon ou des armes. — Appel aux forces navales. — Interruption des relations diplomatiques.*

Si les Consuls éprouvent des difficultés dans l'exercice de leurs fonctions ou si leurs justes réclamations restent sans résultat ou sans réponse, ils ne pourront que s'adresser soit au Consulat-général, soit à la légation ou au ministre des affaires étrangères, car le gouvernement Néerlandais ne traite ces questions que par voie diplomatique. — L'abaissement du pavillon ou des armes étant une mesure sérieuse et grave, elle ne peut être employée par les Consuls que dans des circonstances extrêmes, après avoir demandé, s'il est possible, non-seulement l'avis préalable du gouvernement ou de la légation, mais une autorisation spéciale, afin de couvrir la responsabilité de cette mesure violente. — En attendant la décision, le Consul devra continuer ses fonctions pour ne pas priver les sujets Néerlandais de sa protection nécessaire et d'éviter des délais ou retards

dans les affaires. — Nous verrons plus tard de quelle manière et pour quelles causes les Consuls pourront invoquer l'assistance des forces navales de l'État, soit pour la protection directe, soit pour appuyer ses réclamations.

Les suites d'un conflit entre les gouvernements ne peuvent être prévues, mais amènent quelquefois par le départ de l'envoyé représentant une rupture diplomatique qui se fait sentir vivement au commerce. — Les devoirs du Consul prennent alors un caractère excessivement difficile et réclament la plus grande circonspection et prudence. — Les réglements consulaires ne prescrivent et ne peuvent rien prescrire pour de telles circonstances, et les Consuls recevront des instructions du diplomate rappelé, ou devront s'adresser à cet égard au ministre des affaires étrangères.

Jusqu'à cette décision, ils continueront leurs fonctions; car la rupture diplomatique n'entraîne pas toujours et *ipso facto* le retrait de l'exequatur ou la cessation des relations consulaires. — Il se pourrait cependant que le gouvernement local entravât le Consul dans la protection de ses nationaux; dans ce cas il est praticable de demander l'intervention d'un agent étranger, afin de se soustraire soi-même et les sujets Néerlandais aux persécutions ou injustices éventuelles, tout en communiquant au ministre des affaires étrangères les motifs des démarches qu'ils ont jugées nécessaires.

# CHAPITRE SECOND.

## LES DEVOIRS DU CONSUL EN TEMPS DE GUERRE. (1

### § 1.

### *Des droits des neutres. — De l'embargo. — Du blocus.*

Les droits des neutres ont souvent été la cause de conflits regrettables entre les différentes puissances. Les principes généralement adoptés furent :

les navires neutres peuvent naviguer vers les ports des belligérants, excepté vers ceux qui sont en état de blocus;

le transport de toutes marchandises non réputées comme *contrebandes de guerre* est permis aux neutres;

le pavillon couvre la marchandise, même si la marchandise ou autres appartiennent à un sujet d'une nation ennemie.

Les Consuls doivent veiller à ce que les navires marchands de leur nation observent la plus stricte neutralité et devront étudier consciencieusement les différents traités et conventions qui existent entre les Pays-Bas et les puissances qui sont en guerre.

Si les Pays-Bas ne peuvent conserver leur neutralité et

1) Code de Commerce Néerlandais :

Liv. II, Tit. III du capitaine, art. 352—359, 364, 365, 367, 369, 370, 380, 383, 384.

Liv. II, Tit. IV, de l'engagement et des loyers etc., art. 404, 412, 416, 418, 419, 422—427, 432, 433, 440, 441, 450.

Liv. II, Tit. V, des affrétements etc , art. 477, 482, 483, 499, 506, 559.

Liv. II, Tit. IX, de l'assurance contre les risques de mer et d'esclavage, art. 594, 646 – 650, 655—658, 663 sq.

Liv. II, Tit. XI, des avaries, art. 696 sqq.

sont impliqués dans l'état de guerre, le Consul tâche d'obtenir un délai pour les navires Néerlandais qui se trouveraient dans les ports afin de pouvoir sortir librement, et veille à ce que les navires ou les effets Néerlandais ne soient pas saisis avant ou immédiatement après la déclaration de guerre, en même temps que la neutralité d'autres puissances ne soit violée par leurs nationanx.

Une doctrine uniforme a été établie au congrès de Paris en 1856 (16 Avril) et règle maintenant le droit et les devoirs entre les neutres et les belligérants.

1°. La course est et demeure abolie.

2°. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

3°. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saississable sous pavillon ennemi.

4°. Les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

Cette doctrine ayant été suivie en tout temps par les Pays-Bas, le gouvernement n'a pas hésité à y donner une entière adhésion. Une pareille accession est communiquée aux puissances signataires du protocole en date du 16 Avril 1856 au congrès de Paris par Bade, la Bavière, la Belgique, Brême, le Brésil, le duché de Brunswick, le Chili, la confédération Argentine, la confédération Germanique, le Danemarck, les Deux-Siciles, la république de l'Équateur, les États-Romains, Francfort, la Grèce, Guatemala, Haïti, Hambourg, le Hanovre, les deux Hesses, Lubeck, Mecklenbourg-Schwérin, Mecklenbourg-Strélitz, Nassau, Oldenbourg, Parme, le Pérou, le Portugal, la Saxe, Saxe-Altenbourg, Saxe-Coburg-Gotha, Saxe-Meiningen, Saxe-Weimar, la Suède et la Norwège, la Suisse, la Toscane, le Wurtemberg et L'Uruguay.

L'Espagne et le Mexique sans accéder à la déclaration à cause du premier point, concernant l'abolition de la course, ont répondu à l'invitation d'y accéder qu'elles s'appropriaient les trois autres.

Les États-Unis ont donné une adhésion clausulée à savoir: s'il était ajouté à l'énoncé de l'abolition de la course que la propriété privée des sujets ou citoyens des nations belligérantes serait exempte de saisie sur mer de la part des marines militaires respectives.

L'embargo ou arrêt de prince est l'obstacle qu'un souverain apporte au départ de tous ou de quelques-uns des navires se trouvant dans les ports de son royaume.

L'arrêt se fait quelquefois soit en rade soit en pleine mer, et n'est pas d'un caractère essentiellement hostile, ayant pour but non de s'approprier les navires et les marchandises, mais bien de les prendre en en payant la valeur.

L'embargo au contraire ferme les ports à la sortie des navires pour empêcher les communications avec l'ennemi ou pour interdire le commerce par voie de coërcition. Quelquefois le gouvernement force les navires qu'il a ainsi arrêtés à servir au transport de ses munitions de guerre, troupes etc.; on appelle ces prestations angaries. Les Consuls doivent, le cas échéant, intercéder pour leurs nationaux afin d'obtenir le plus tôt possible la levée à leur égard d'une mesure que la loyauté d'un gouvernement ne devrait jamais appliquer.

Voyez Bijnkershoek. Quest. Jur. Publ., Cap. IX de statu belli inter non hostes.

De Groot, de Jure Belli ac Pacis, III c., 1. 5. 4.

Mr. A. Ploos van Amstel, Verhandeling over het recht van commercie enz. Amsterdam 1760. p, 182.

Vatel, Droit des gens Liv, III § 15.

Klüber, Droit des gens moderne, § 286.

Heffter, Das Europaësche Völkerrecht der Gegenwart, § 129, pag. 217, § 144 pag. 243, § 154—158 pag. 257—265, § 164 pag. 275.

Wheaton, Histoire des progrès du droit des gens, pag. 84.

Pardessus, Collection des lois maritimes, T. II, p. 273.

Jacobsen. Practisches Seerecht, T. I, p. 423, 556 *sqq*. T. II, Absch. 2, Cap. I.

Mr. F. F. Karseboom, de navium detentione quae vulgo dicitur embargo. 1840.

Traités entre les Provinces-Unies des Pays-Bas et l'Angleterre, 1er Déc. 1674, art. 8; entre les Pays-Bas et les États-Unis de l'Amérique, 1782, art. 12.

De Cussy, Dictionnaire ou manuel etc. in voce: pag. 283.

Le même, Réglements etc., p. 170. 218, 285.

Le même, Phases et causes célèbres du droit maritime:

Tom. I, pag. 120, 184, 344, 330 } de l'embargo.<br>
„ II, „ 8, 135, 191, 208, 224, 486 } de l'embargo.

Tom. I, pag. 215 } du blocus.<br>
„ II, „ 42—51, 556 } du blocus.

Don Antonio Riquelme, Elementos de derecho público internacional, Tom I, Cap. XII, de las represalias ó embargo y de la retorsion, p, 259. Cap. XIII del corso maritimo, p. 264. Cap. XIV de la neutralidad, pag. 270. Cap. XVI del derecho de blocqueo, pag. 299.

Ortolan, Diplomatie de la mer, Tom II, Chap. III de la course maritime pag. 50, Chap. IV de la neutralité pag. 61, Chap. IX du droit de blocus pag. 292.

Dr. Neumann, l. l. p. 161.

De Clercq et de Valat, l. l. Tom I, p. 133—136.

A. Thiers, Histoire du Consulat, T. II. Chap. Les neutres.

G. de Martens, Cours diplomatique, T. III, Liv, III, Chap. V.

M. Eloy et J. Guerrand, Marine marchande, des capitaines, maîtres et patrons etc. Paris 1860. Tom I, Sect. III, p, 237 *sqq*. Tom II, Section XVIII, *passim*.

*Journal officiel* d. d. 15 Avril 1854.

## § 2.

### *Des contrebandes.*

Les traités et conventions contiennent ordinairement l'énumération des marchandises prohibées en temps de guerre; — la prohibition est absolue pour le transport et le trafic de tout ce qui a un rapport direct avec les opérations militaires, en fournissant à une puissance ennemie des armes, de la poudre, des boulets, du salpêtre, des harnais de chevaux; toute sorte de munitions de guerre, des cordes, du lin, des voiles, de la poix, du goudron, etc.

Le système des contrebandes a subi quelquefois et subira encore des modifications sensibles dans les différents pays; il est donc de la plus haute moralité d'une puissance de faire connaître immédiatement après la déclaration de guerre, les marchandises qu'elle considère comme contrebandes de guerre. — Mr. Ortolan pose comme principes fondamentaux les points suivants:

1°. Que les armes et instruments de guerre quelconques et les munitions de toute sorte, servant directement et exclusivement à l'usage de ces armes, sont les seuls objets qui soient généralement et nécessairement contrebande de guerre.

2°. Que les matières premières ou marchandises de toute espèce propres aux usages pacifiques, bien qu'elles puissent servir également à la confection ou à l'usage des armes, instruments ou munitions de guerre, ne sont point comprises régulièrement dans cette contrebande; que tout au plus est-il permis à une puissance belligérante, en égard à quelque circonstance particulière propre à justifier cette mesure, de déclarer contrebande telle ou telle de ces marchandises; mais qu'une telle déclaration ne

doit être qu'une exception extraordinaire, limitée au cas où ces marchandises formeraient véritablement une contrebande déguisée et de nature par conséquent à confirmer la règle générale plutôt qu'à l'infirmer.

3⁰. Que les vivres et tous objets de première nécessité ne peuvent en aucun cas et pour quelque motif que ce soit être rangés dans la contrebande de guerre, sauf les droits résultant du blocus.

4⁰. Enfin que, quant à l'énumération textuelle des objets qui rentrent dans l'une ou l'autre de ces catégories et notamment quant à l'énumération des armes, instruments ou munitions exclusivement propres à la guerre, ce n'est là qu'une chose d'application qui est susceptible de varier et que la science théorique ne peut pas avoir la prétention de fixer, puisque ce point dépend de l'état militaire à chaque époque.

Voyez Bijnkershoek, Quaest. Jur. Publ. Lib. I, Cap. X, XII.

De Groot, de Jure Belli ac Pacis,
Lib. III, Cap. I § 5, Cap. XVII § 1.
" II, " II § 6.

Vattel, Droit des gens,
Liv. I, Chap. VIII, § 90.
" III, " VII, § 111 *sq.*

James Reddie, Researches historical and critical in maritime international law, vol. 2, p. 456.

Heffter, l. l. p. 264, § 158, Verkehr mit Contrebande.

Wheaton, Histoire du progrès etc. § 14, contrebande de guerre, p. 75.

Ortolan, Diplomatie de la mer, T. II, p. 165.

Riquelme, Elementos de derecho etc. Tom I, Cap. XV del contrabando de guerra p. 282.

Mac Culloch, Commercial Dictionnary in voce, "Neutrality."

De Cussy, Phases et causes etc.

Tom. I, pag. 186, 222, 228, 234, 295.
〃 II, 〃 126, 167, 191, 224, 234.
Oppenheim, Handbuch, p. 111, 214.
〃 Völkerrecht, Chap. XII.

---

§ 3.

*Des Prises maritimes.*

La déclaration du congrès de Paris, signée le 16 Avril 1856, (voyez § 1) réduira l'application des lois, réglements et principes sur cette matière à un usage fort restreint, vu que les États-Unis seuls n'ont pas voulu jusqu'ici renoncer à la course.

L'histoire de la législation aux Pays-Bas à ce sujet commence par l'instruction des États-Généraux de 1597, suivie de
la Résolution des É. G. du 19 Avril 1624,
〃 〃 〃 〃 〃 〃 15 Nov. 1670,
le Réglement 〃 〃 〃 〃 12 Oct. 1781,
la Publication de l'Assemblée Nationale du 3 Mai 1796,
〃 〃 〃 〃 〃 〃 5 Janv. 1797,
〃 〃 du „*Staatsbewind*" 2 Avril 1802,
art. 54—59 concernant le conseil de l'amirauté (*zeeraad*).

Après la réunion de la Hollande à l'empire Français les réglements suivants furent déclarés exécutoires
Le tit. IX du Liv. III de l'ordonnance de 1681.
La déclaration du 24 Juin 1778.
Le réglement du 28 Juillet 1778.
〃 〃 〃 8 Nov. 1779.
Les arrêtés des 6 Germinal, an VIII.
〃 〃 〃 9 Ventôse, an IX.
〃 〃 〃 12 Prairial, an XI.

Tous ces réglements français ont été abolis par arrêté du

13 Décembre 1818 (*Journ. off.* n°. 44) contenant des dispositions concernant les prises et le partage des provenus.

Les art. 89 et 93 de la loi réglant l'organisation judiciaire nomment la Haute Cour comme juge en premier ressort dans toutes les procédures de prises, en adoptant par l'art. 90 le principe de révision de ses jugements.

L'arrêté royal du 10 Avril 1838 (*J. O.* n°. 12), art. 2, al, *c*, a donné le mandat à la Haute Cour de préparer un projet de loi sur la piraterie et les questions civiles et criminelles en fait de prises. La promulgation de cette loi ne nous est pas connue, et nous espérons bien que l'on ne donnera pas suite à l'exécution du mandat dont est chargée la Haute Cour.

Voyez Bynkershoek, Quaest. Jur. Pub. l. I. cap. 13, cap. 24.

Vattel, Droit des gens, Liv. II, chap. 18, § 343.

De Groot, de Jure B. ac P., Liv. III, chap. 6, § 6.

Valin, Traité des prises, chap. 5, sect. 5, § 8 *sq*.

Wheaton, Éléments de droit international, T. II, p. 100.

Le même, Histoire du progrès etc., p. 52, p. 61, p. 150 *sqq*.

Hautefeuille, Droits et devoirs des nations neutres, T. III, p. 352—357.

Lebeau, Nouveau code des prises, T. I, p. 283 *sq*., p. 471 *sq*. T. II, p. 58 *sq*.

Ortolan, Diplomatie de la mer. T. II, Liv, III.

De Clercq et de Valat, l. l. Liv. III, chap. VIII.

Heffter, l. l. p. 232, p. 291.

De Cussy, Phases et causes célèbres etc. (Table générale des matières in voce «Prise." Tom II, p. 623.)

D. Kaschenowsky, Ueber Kaper und Prisen-Gerichtsbarkeit im Verhältnis zum neutralen Handel, Moskau 1855.

C. W. Asher, Essai concernant les principes à poser pour le droit maritime international de l'avenir, Hambourg 1856.

L. Gessner, Das Recht des nêutralen Seehandels u. eine Revision der darüber geltenden Grundsätse des Völkerrechts, Bremen 1856.

---

# JURISPRUDENCE DE NOS JOURS.

## ANGLETERRE.

---

### ADMIRALTY PRIZE COURT.

**The Fenix,** *or* **Phoenix: Silander, Master,** — *June* **21. 1854,**

*Declaration of War. — Orders in Council.*

*A Finnish vessel sailed from Hartlepool to Copenhagen with a cargo of coals, which she there discharged, for the use of the British fleet, prior to the 29th March. The ice having broken up, she sailed for Bjorneborg on the 10th April, and was captured on the 12th: — Held, that she was not protected by the Order in Council of the 29th March,*

The Fenix, otherwise Phönix, was a barque belonging to Anton Bjorneborg, Isaac Carstrom, and Carl Martin, of Bjorneborg, in the grand duchy of Finland. In December, 1853 she was in London, and had an advantageous charterparty for Lisbon, but, owing to the unsettled state of affairs between England and Russia, she was ordered home to Bjorneborg. The charterparty to Lisbon was, therefore, given up at some sacrifice: and the London agent, in order, to some extent, to compensate the owners, directed the master to take a cargo of coals and leave them at Copenhagen in-passing, it being at such time impossible to enter Bjorneborg on account of the ice. The Phönix, therefore, left Gravesend for Hartlepool on the 31st December 1853; took on board a cargo of coals, and sailed from Hartlepool on the 15th February 1854; and put into Copenhagen on the 20th of the same month, and delivered her coals for the use of the English fleet. The discharge was completed on the 19th March, but at such time, the ice still preventing her entering Bjorneborg. she was compelled to remain at Copenhagen. War was declared on the 29th March, on which day also an Order in Council was published, „allowing Russian merchant vessels, in any ports or places within her Majesty's dominions, until the 10th May, six weeks from the date hereof, for loading their cargoes and departing from such ports or places." As soon as information arrived that the ice was broken up sufficiently to allow a vessel to enter Bjorneborg, the Phönix prepared to sail, and the Russian Consul, in his official capacity, sent fifty-seven sailors, the crews of vessels which had been sold, on board the Phönix, to be conveyed home to Bjorneborg. She sailed from Copenhagen on the 10th April in ballast, and upon the 12th she was captured, near Gothland, by her Majesty's ship Tribune.

A claim was made for the vessel by J. G. A., of London, who made an affidavit: „that he was duly authorised to claim the vessel on behalf of Anton Bjorneborg, Isaac Carstrom, and Carl Martin, respectively residing at Bjorneborg, in the grand duchy of Finland, the true, lawful, and sole owners and proprietors thereof at the time when the same was taken and seized by her Britannic Majesty's screw steam frigate Tribune, — Carnegie, Esq., commander, whilst in the prosecution of a voyage from Hartlepool, in the county of Durham, by way of Copenhagen, to Bjorneborg, and brought to the port of London; that the claim thereunto annexed was a just and true claim, and that he should be able to make due proof and specification.

Dr. Lushington. — It is very probable that this may not be the only case, under similar circumstances, brought under the cognisance of this Court; but whether it is the only case or not, it is my duty, as it is the first brought under consideration, to state the grounds upon which my judgment will be founded. Let me first take the facts of the case. It is agreed on all hands that this was a Russian vessel, and that she sailed from the port of London in December 1853, for the purpose of taking coals to be deposited at Copenhagen. Having taken on board her cargo at Hartlepool, she proceeded in the month of February, prior to the declaration of hostilities, to which I must presently direct my attention. She delivered her cargo a short time before the beginning of April; on the 10th of that month she left Copenhagen, and on the 12th was captured, on her way to the port of Bjorneborg, in Finland. These being the facts, two questions appear to have arisen with respect to the Order in Council, to which of course, reference must be made—first, whether the Phönix comes fairly within the meaning of that Order in Council; and, secondly, whether the voyage in which she was engaged was a continuous voyage or not. Now, the Order for general reprisals having issued on the 28th March, and there being a declaration of war on the day following, it is quite clear, that unless something passed under the authority of the Government, all Russian ships and vessels would be liable to detention on the high seas, and condemnation if brought before the Court of Admirality. But it appears her Majesty's Government have introduced certain modifications of the belligerent rights which her Majesty is entitled to exercise. These modifications are to be found in various documents, to which allusion has been made by counsel. I agree in thinking that all these documents are to be construed fairly together; that if there is any doubt as to the interpretation to be put on one, it must be construed with reference to others passed on the same subject, in order, if possible, to discover the

intention of Government in issuing it. But I cannot agree with the argument, that we are to expect, in documents of this kind, a statement of the reasons which actuated the Government in the modification of the belligerent rights. It is not according to the custom of former times to set forth the facts and circumstances which induced her Majesty to adopt measures of that description. Great inconvenience might arise therefrom. We must judge of a document from its contents alone. Much of the argument has turned upon that document which bears date the 29th March last, and which immediately succeeds an Order in Council for preventing vessels clearing out for Russia, and ordering a general embargo or stoppage of Russian vessels. I am perfectly free to confess that I think it quite clear, that whenever the Government of Great Britain, or of any country, by a public document in the nature of an Order in Council, relaxes the severity of belligerent rights, that document is to be taken in favour of the party for whom it is intended, and that a liberal construction is to be put upon it. If it were neccssary to confirm my opinion by authority, I could resort, without difficulty, to that of Lord Stowell. However, it is perfectly clear that that is the true principle. When a discussion arises with regard to the intention of those from whom the document emanates, we can only look for that intention to the words in which they express it. The principle being to put on the words the most extensive interpretation which is consistent with them, I take it for granted that there must be words sufficient to justify the interpretation. I am not at liberty to travel out of the document. If the words are capable of two constructions, then I am clearly of opinion that the one most favourable to the belligerent party in whose favour the document is issued ought to be adopted. Now, then, I look to the documents themselves. Her Majesty, being compelled to declare war against the Emperor of all the Russias, is pleased to make this Order; and much might be said upon the precise meaning of the following words: — „Being desirous to lessen as much as possible the evils thereof.' — whether it was intented to lessen the evils suffered by British subjects engaged in commerce with Russia, or evils suffered by the subjects of Russia; it appears to me that it would not be correct to take the words as only operating in favour of the latter, though one part of the document is intented to confer great favour on them — „it is hereby ordered that Russian merchant vessels in any ports or places within her Majesty's dominions" — we must recollect that wo are speaking of a matter over which the Queen of England is supreme; with the advice of her constitutional advisers, she may make any relaxations she pleases

of the rights of war against belligerents — „it is hereby ordered that Russian merchant vessels, in any ports or places within her Majesty's dominions, shall be allowed until the 10th May next, six weeks from the date hereof, for loading their cargoes and departing from such ports or places." — The first division I find is, that this Order applies to certain ports and certain places within her Majesty's dominions. Then I am to consider whether, by any latitude of construction, I can apply this to a vessel which on the 29th March was lying at Copenhagen. The only ground on which that could be contended for would be, either that the words had no real meaning, or that it might be said, that, having been once in London, she was to be considered as in the same position as a vessel remaining in port on the 29th March. Take the first construction, and it would have the effect of protecting the whole of the Russian commercial navy, whereever they had sailed from, at any period anterior to the 29th March, all over the world. It was argued before the Court that I might put that construction on the words. Take the other construction, and see whether, by any latitude of interpretation, it can come within the meaning of the words. If I considered that a vessel which sailed from Hartlepool im February, and proceeded to Copenhagen, was included, then any Russian vessel that had taken a cargo out of Great Britain or any of the dominions of her Majesty, at any time prior to the Order in Council, would be entitled to protection. I cannot give this effect to the words. I confess I cannot get over the limitation of time by reference to the words of this or of any other Order in Council. But besides this limitation of the time of six weeks from the 29th March, there is another, viz, the loading their cargoes. There is a limitation of six weeks for loading their cargoes, and not the least reference to a cargo taken on board in February. It goes on to say, „and that such Russian merchant vessels." What is the meaning of „such"? It means Russian vessels which, having been in her Majesty's dominions on the 29th March, had loaded their cargoes and departed prior to the 10th May; that is the meaning of the word „such." It is a word of limitation and qualification; and these are the vessels which shall be permitted to continue their voyage. The Order in Council goes on to say. „And it is hereby further ordered by her Majesty, etc., that any Russian merchant vessel which, prior to the date of this Order; shall have sailed from any foreign port, bound for any port or place in her Majesty's dominions, shall be permitted to enter such port or place, and to discharge her cargo, and afterwards forthwith depart without molestation; and that any such vessel, if met at sea, by any of her Majesty's

ships, shall be permitted to continue her voyage to any port not blockaded." What is the meaning of this? It clearly has reference to trade with her Majesty's dominions. The vessel, to be entitled to protection, must have sailed from some foreign port bound for a port in her Majesty's dominions. It is there the trade is to be brought. If I were to put the construction on this Order in Council which has been prayed, and apply it to all Russian vessels which sailed with cargoes antecedent to the 29th March, must not the Order have been expressed in totally different words? Then, again, with reference to the further Order, dated the 7th April, respecting the East Indies and the colonies, it is of precisely the same character. It allows Russian vessels, wich may be in any of the Indian or colonial ports at the time of the publication of the Order there, thirty days for taking their cargoes on board and departing; and it further allows Russian vessels, which had sailed from any foreign port prior to the declaration of war, bound for any port or place in any of her Majesty's Indian territories, or foreign or colonial possessions, to enter such port or place, and to discharge her cargo, and forthwith to depart without molestation. For all these reasons, looking at the first head, the Court can have no hesitation in pronouncing this vessel liable to condemnation. With regard to the second point, whether this was a continuous voyage or not, I do not think the Court is called upon to decide it; I shall therefore give no opinion upon it, but leave it unprejudiced. I am bound to condemn this vessel as being enemy's property, and as not being within those exceptions which her Majesty has been pleased to make.

---

The Aina; Nystrom, Master. — *June* 21, 1854.

*National Character — Mortgage — Claim — Practice — Enemy Master — Private Adventure.*

*Residence in enemy's country for purposes of trade disqualifies from claiming as a neutral. A neutral cannot claim as mortgagee of an enemy's ship. The claim should merely state the grounds on which it is founded. The private adventure of an enemy master is restored only on the consent of the crown.*

This vessel was captured by her Majesty's steamship Alban on the 21st

April, in the Cattegat, sailing under Danish colours, on a voyage from Lisbon to Elsinore. A claim was made by Messrs. Sieveking. London, as the agents and on behalf of „Carl Friederic Degener, a citizen of the Free Hanse Town of Lubeck, and consul of his Majesty the King of the Netherlands at Helsingfors, in Finland, the true, lawful, and sole mortgagee of one-third part or share of the abovenamed vessel." In the affidavit of Mr. Sieveking in support of the claim it was stated, that „by a certain instrument, bearing date the 2nd day of January, 1854, Eric Nils Sundman, the lawful owner of one-third part of the said ship, mortgaged his said one third part to the said Carl Frederic Degener, as a security for repayment 7200 silver rubles lent by him to Eric Nils Sundman, as therein mentioned; that at the time of the capture of the said ship, as he verily believed, no part of the said mortgage debt had been paid; but that the whole there of was due, and outstanding and unsatisfied; that the said Carl Frederic Degener was at the time of the said capture, and now is, a citizen of the Free Hanse Town of Lubeck; and that no person being a subject or subjects of Russia, nor their factors or agents, nor any other enemies of the Crown of Great Britain, had at the time of the said capture, or now have, directly or indirectly, any right, title or interest in the said mortgage debt or any part thereof."

Dr. Lushington. — Two questions have arisen with respect to the present claim: first, as to the national character of the claimant, whether he is to be considered an enemy or a neutral; and, secondly, whether supposing him to be a neutral, he would be entitled to come to this Court and claim one-third of this ship by virtue of an alleged mortgage executed prior to the declaration of hostilities. With reference to the first question, it is stated that „he is a citizen of the Free Hanse Town of Lubeck, and consul of his Majesty the King of the Netherlands at Helsingfors, in Finland." Upon this I can put but one construction – that he is resident in Finland, and carrying on his business there. I take it to be a point beyond controversy, that where a neutral, after the commencement of war, continues to reside in the enemy's country for the purposes of trade, he is considered as adhering to the enemy, and as disqualified from claiming as a neutral altogether. But, with regard to the claim as mortgagee, I asked, and with anxiety, whether there was any case where such a claim had been allowed to any but British merchants in particular circumstances, and counsel were unable to furnish me with any. The case of *The Belvidere* (1 Dods. 356) was of quite a different character. That was an American vessel, which was seized in the river Thames under an embargo which preceded the declaration of hostilities between Great Britain and the United States. A claim was made by some British merchants for advances made

by them for the use of the ship, and it was alleged that the ship had been put into their hands as a security for the debt so contracted In that case there was a bare claim, without any evidence. The claim was not allowed, and it is only on certain words which fell from Lord Stowel[1] that any argument can be founded in support of the present claim. Alluding to certain cases where the claim of lien had been allowed, he says, „They had either a positive lien upon the ship, or were in possession of a bottomry bond or some specific security;" but it so happens that on referring to the case we find the distinction to which I alluded; for Lord Stowell there says, „It was thought by the Court, and by the Government also, that it would be a harsh measure to make British merchants sustain the loss of money so expended." (I Dods. 358). But it is a very different question whether lenity should be shown to British merchants when the captured vessel has been lying in a British port, where they have had transactions in the way of business with it; and whether, as in cases of this kind, the Court should allow an alien to put in a claim to defeath the right of the captors, by upholding a claim in the nature of mortgage on an enemy's vessel. If I were to do it in the present case innumerable questions would arise, and the Court might be called upon to inquire into the validity of the mortgage, and be compelled to determine that validity, not by the law of England, but by the law of the country where it was executed. With respect to the practice, I accede to the argument of Dr. Addams, that in the first instance the claimant should only state the fact of the mortgage, without entering into any particulars or proof. That would be done if further proof were admitted; but having no doubt whatever in my own mind that the case fails on both grounds, viz. the national character of the claimant and the nature of the claim, I cannot admit further proof. The vessel must be condemned.

THE IDA; STEEN, Master. — *June 29, 1854.*

*Bills of Lading — Lien — Colourable Papers.*

*H. & Co., of Rio, indorsed bills of lading, and drew bills on B. & Co., of Hamburgh, on account of goods shipped on board a Russian ship going to a Russian port, the goods being ordered by and insured in the names of Russian subjects. The correspondence disclosed the fact of two sets of papers, bills of lading, and charterparty having been made out: — Held, that B. & Co. had merely a lien on the property, and that the fact of there being simulated papers shut out further proof. Property condemned.*

D. LUSHINGTON. — There are three courses open to me on the present occasion — either to condemn the property, to restore it, or to direct further proof. The course which I shall adopt will depend on a consideration of the facts of the case, and the law applicable to them. In the first instance, I look to the documents found on board the ship, and to the depositions upon the standing interrogatories. It is the cardinal rule of this Court, that, primâ facie, the evidence upon which the Court must form its judgment is the ship's papers and the depositions in preparatory. It is very easy to set forth the contents of the examination of the master. It appears that this was a Russian ship, and that she sailed under a charterparty from Finland to Rio de Janeiro; that there was to be purchased a cargo of coffee, which was to be brought back and delivered in Finland on account and at the risk of Finnish merchants. That is his representation. As far as he is concerned he has no knowledge of the property now claimed belonging to neutrals; he believes it all to be Finnish property. With regard to the papers found on board, there is neither a Finnish charterparty nor any other — a circumstance which appears to me a little surprising; but there are certain bills of lading, to which it is necessary to advert. They were in these words: — „Shipped in good order, and well conditioned, by G. & W. Heymann, in the ship Ida, bound to Helsingfors for orders." Then they state the quantity of coffee, the marks and numbers, „to be delivered at the aforesaid port of destination unto order or to assigns;" nothing more being said, except that the freight is to be paid as per charterparty, which does not appear. This bill of lading is signed by the master; and I find in the margin the following words: — „To be cleared at Elsinore, at Messrs. A. Gradmann & Gloerfeldt's." Now, the master, I apprehend, could have had

hardly any alternative but to have delivered these goods, according to the bill of lading, to some order. What that order was intended to be is left in perfect ambiguity. There is no indorsement on this bill of lading; so there is no information given to the master how to act when he arrived at Elsinore. This being the state of things, there is no evidence whatever of any portion of the cargo belonging to a neutral. I now come to the claim preferred, for the purpose of considering whether the parties are entitled to immediate restitution, or to give in further proof. The original claim is given in by Mr. Sharpe, a merchant of this town, who states that he is duly authorised to make the present claim on behalf of Behrens & Co., who are neutral merchants, and he states them to be the consignees, and as such the true, lawful, and only owners and proprietors of 2650 bags of coffee. Then he goes on to state that they were shipped in the month of January last, and consigned to Behrens & Co. on the credit of advances made by them. This appears to be a very clear statement with respect to this claim, which is founded on two things—on Behrens & Co. being the consignees, and on the cargo having been purchased on the credit of advances made by them. He then states that the bills of lading were made for securing the payment of such advances, and the advances have not been repaid. He further says he verily believes, that until Behrens & Co. should be repaid, or otherwise indemnified for the advances, no subject of the Emperor of Russia is entitled to the property. The bill of lading was annexed to the original claim, and is in these words: — „Shipped in good order, and well conditioned," and so on. It then states that the master was bound for Elsinore for orders—not bound, as is stated in the other bills of lading, to Helsingfors, but to Elsinore for orders. There is a difference with regard to the destination. In some cases a difference of destination has been held to be of great importance: whether it is so in the present case we shall see when we have further examined the circumstances. This bill of lading states that the bags of coffee are to be delivered to Behrens & Co., of Hamburgh, or to their assigns, he or they paying freight for the said goods as per charterparty, dated Rio de Janeiro, 14th December, 1853, but which charterparty is not forthcoming. This is signed by A. G. Steen, the master. On these papers the Court could certainly not have granted the claim; it could only have been asked to allow further proof; and whether it would have complied or not would have depended on the whole facts of the case, and whether there was any attempt to deceive the Court by the manufacture of papers which were not of a true and

genuine character. But Mr. Sharpe, on behalf of Behrens & Co., has ordered an affidavit, with sundry documents annexed; and her Majesty's Advocate, on behalf of the Crown, has assented to their introduction as evidence. I may, therefore, address myself at once to these documents. Mr. Sharpe states, that since he made his claim Messrs. Behrens have transmitted to him three original letters in the German language, and six bills of lading. He states that these letters were received by them from the shippers of the coffee, and are, save the bill of lading No. 6, true and genuine, and in no manner false or colourable. With regard to No. 6, he says. „The said bill of lading No. 6 is, as mentioned in the said letter marked B, a colourable bill of lading." The question will be, colourable for what purpose? because there are circumstances in which a colourable bill of lading might be innocent, and circumstances in which it might draw after it penal consequences. Mr. Sharpe says, at the time of giving in the claim he had no knowledge of the same, or the counterpart annexed to the same, being other than a true and genuine document. He says, „Five bills of lading are indorsed according to the custom of merchants, and have the effect, until indorsed over by Behrens & Co., of constituting them or their order the lawful consignees of the several parcels of goods." Upon that, I apprehend, there can be no dispute. Then he says the bills of lading are still held by Behrens & Co. as security for the advances made by them in respect of the cargo, the whole of which advances are still due, save a very small sum. They appear to be all indorsed by G. & W. Heymann, except the last, No. 6, for the genuineness of which he does not vouch. I must now direct my attention to the three letters referred to, which certainly gave the Court a considerable insight into the nature of these transactions. The first bears date the 14th December, 1853, and therein the Messrs. Heymann acknowledge themselves in receipt of letters of a certain date, and say they observe thereby the confirmation of the credit for sundry shipments to Finland by sundry ships, of which the Ida is one. Now, from this we get at one fact, namely, that Behrens & Co. confirmed the credit previously given, for the purpose of making this shipment by the Ida. They say, „We request you to effect a provisional insurance" for certain persons whom they named. and who are all Finlanders. This insurance, which is not undeserving of consideration, is, I repeat, to be made on account of these persons, who are represented by the master to be the real owners of the property. At the end of the letter the following words are added: — „By the desire of the captain we shall give to the Ida

double sets of papers." The captain in his evidence has not mentioned that fact at all; he says he knows the papers are all true and genuine; therefore either this letter or the evidence of the captain is false. If the captain's is false we all know the consequence; and there is no reason to suppose that Messrs. Heymann would assert a matter of this kind unless it were true. They go on to say, „That is to say, bill of lading and manifest, the original whereof filled up to order for Helsingfors; on the other hand, the (simulated) duplicate relating to the before mentioned coffee is made out in your names to Elsinore for orders." This simulated bill of lading was certainly framed for some purpose or other, by desire of the master. Where there are contradictory papers, it is well established that the burthen of proof lies on the claimant to shew that the contradiction is not inconsistent with the rights of a belligerent power. I have not heard any satisfactory explanation of how or why these papers were framed, except it was for the purpose of deceiving those who might have to determine whether it was an enemy's property or not. The second letter seems a mere duplicate of the first. In the third they say, „Inclosed we now have the satisfaction to hand you letter of advice, invoice, and bill of lading for 2650 bags of coffee, per Russian brig Ida," &c. This invoice, of course, the Court has not; but the bill of lading, I apprehend, can be no other than that now brought in by Mr. Sharpe. They then go on to say, „Agreeably to the credit opened for us with you, and confirmed by you, we have now taken the liberty to draw upon you for the account of the above-named freight"; so that bills of exchange have been drawn and placed to the debit account of the Russian merchant. Then we find these words — „We furthermore delivered to him," the captain, „a charterparty, which we made out for her pro formâ; and as he, by this pro ceeding, has no papers on board which would compromise the cargo, consequently we trust, that in case of a war it will be an easy matter for you to reclaim the cargo". This, of course, means, that by their putting papers on board which do not say whose property the cargo is, in case of war it will be no proof that the cargo belongs to a Finnish subject. These being the facts of the case, I will now address myself to some of the law which has been cited as applicable to them. The claim, I have said, is founded on two grounds—first, on Messrs. Behrens & Co. being the consignees of the cargo; and, secondly, upon their having a lien on the property. It has been contended by counsel that the property is in Behrens & Co. by virtue of the indorsement of the bills of lading; and cases from the common law have been cited in support of this. I believe

that, under some circumstances, that would be the case. He would have a legal title to the property; but I have considerable doubt whether it is not the law of this Court that the claimant must shew that he has not only a legal but an equitable title. If a mere legal title would justify the Court in restoring property, the consequences would be most alarming; for nothing would be more easy than to cover enemy's property from one end of the kingdom to the other. I strongly object to the doctrine, that if a legal title be shewn, this Court is bound to restore; for I hold that an equitable title is also necessary to support a claim in this court. With reference to the case of *The San Jose Indiano*, it does not appear to me that the remarks of Mr. Justice Story have any applicability to the present case, or to the law which I am bound to administer. It appears that in that case an order had been given for certain goods to Messrs. Dyson & Co., merchants, in England, an enemy country, by Mr. Lizam, of Brazil; that they executed the order, but, not being willing altogether to trust Mr. Lizam, consigned the goods to Messrs. Dyson & Finney, of Rio Janeiro, a commercial house composed of the same partners, but trading in a neutral country. In fact, the shippers in England consigned the goods to themselves in Rio; and the question being whether, in transitu, the property was in Mr. Lizam or not, it was held that it was still in Messrs. Dyson, the shippers, who were also the consignees. It would, perhaps, be as well to notice, as I go on, the case of *The Cousine Marianne*, (Edw. 346), which was cited. That was a question whether certain goods shipped by enemy merchants, which had been imported into England under a license, in which the words „to whomsoever the property may appear to belong" were omitted, had become the property of the British consignee, or whether they still remained in the enemy shipper. Lord Stowell there said, „It is a settled principle in this court, that in order to constitute an effectual transfer of the property, there must be either an order for the goods, or an acceptance of them by the consignee prior to the capture." In construing Lord Stowell's words we must always be careful to remember the facts of the case, for it is impossible to arrive at his opinion from an isolated sentence. He goes on to say, „If the capture takes place where no order has been given, and before the goods have been accepted, they must be considered the property of the persons who have so consigned them". Who can possibly doubt that? If no orders have been given, it would be contrary to common sense to say that a man should be bound to take a d to pay for that which he had neither ordered nor subsequently accepted. He then says, „In this case, therefore, the Court has

called for evidence to shew whether any order had been given by the British merchants, or any act done by them in the nature of an acceptance, before the capture. It is not pretended by the claimants that any specific order was given for these goods, and so on". So that the circumstances of that case were very different from the present; and if it was at all applicable, it would tend to show that the property in the present case was in the shipper, for whom no claim whatever has been made. There was a case cited the other day which appears to me to have much more bearing on the present question: I allude to *The Marianna*, (6 Rob. 24). In that case the vessel had been sold at Buenos Ayres by an American to a Spanish merchant; the purchase money, however, had not been paid, but was to be satisfied out of the proceeds of a quantity of tallow consigned to England on board this vessel for sale. The vessel was seized on her voyage to this country, documented as belonging to a Spanish merchant, and a claim was given on behalf of the former American proprietor, in virtue of the lien which he professed to have retained on the property for the payment of the purchase money. That case was very much more similar; in fact, it was a much stronger case than the present; it was a claim much more of the nature of a lien. But what does Lord Stowell say? Does he admit this to be a claim which must be upheld? No; he says. „Such an interest cannot, I conceive, be deemed sufficient to support a claim of property in a court of prize. — Captors are supposed to lay their hands on the gros tangible property, on which there may be many just claims outstanding between other parties which can have no operation as to them." Yet a stronger case of lien could scarcely exist. Further on he says. „Then as to the title of property in the goods, which are said to have been going as the funds out of which the payment for the ship was to have been made. That they were going for the payment of a debt will not alter the property; there must be something more. Even if bills of lading are delivered, that circumstance will not be sufficient, unless accompanied with an understanding that he who holds the bill of lading is to bear the risk of the goods as to the voyage, and as to the market to which they are consigned; otherwise, though the security may avail pro tanto, it cannot be held to work any change in the property." It is not pretended in the present case that any such risk fell on Mrs. Behrens & Co.; they may have held the bills of lading as a security: but if I wanted authority, I have that of Lord Stowell for saying that it is not sufficient to convert the property so as to defeat the right of acaptor. But, wholly indepen-

dent of authority, it is an established principle of this Court, that no lien, however honest, affords sufficient ground for restitution. It was asserted to its fullest extent in *The Tobago*, (5 Rob. 218) than which a harder case can scarcely be conceived. A British merchant had lent money to the master of a French vessel on a bottomry bond previous to hostilities, but Lord Stowell refused to allow the claim as against the captors, and said that there was no instance in which the Court had recognised bonds of this kind as titles of property, and that they were not entitled to be recognised as such in the Prize Courts. Such is the law; but, looking at the facts of the present case, can I doubt where the property lies? I am clearly of opinion that the property belongs to an enemy, subject to Messrs. Behrens' charge. The property was ordered from Finland by persons whose names are set forth by the master, and Messrs. Heymann would not have given effect to those orders had it not been for the intervention of Messrs. Behrens & Co., who were to indemnify themselves. There is no case on record that I am aware of in which, when a lien existed even prior to the commencement of a war, the Court thought itself justified, on account of that lien, in making restitution. I cannot hold that the present claim stands in a more favourable light. There is another point of law to which I must now refer. It is not possible to doubt for a single moment that there was an intention in this case, by means of colourable bills of lading, and of this non-apparent charterparty, to deceive and defraud this country of its belligerent rights. Human ingenuity can discover no other reason for such a proceeding than to cover enemy's property as neutral. But it is said that Behrens & Co. cannot be affected by this, because it was not done under their authority. It appears, however, to have been the act of the master, who must be responsible, and the act of their own agents, Messrs. Heymann. Looking at the whole of the case, I entertain no doubt that I must condemn the property, because the claim, which is simply that of lien, is in no degree strengthened by the fact of Behrens & Co. being consignees. I cannot see that further proof would alter the nature of this claim; besides, it is contrary to the rule of this Court to allow any further proof where there has been an attempt to deceive the Court by the manufacture of false papers. I have been pressed by the Queen's Advocate to condemn the claimants in the present case in costs, but to that I cannot accede, as it has not been usual to condemn neutrals in costs, unless under very peculiar circumstances.

---

THE JOHANNA EMILIE, OR EMILIA; OUTJES, Master. — *June* 29, *and* 30, 1854.

*Time of Peace—Impending War—War—Transfer—Spoliation of Papers—Further Proof National Character.*

DR. LUSHINGTON. I will address myself, in the first instance, to the observations which have been made on behalf of the claimant with regard to the course of proceeding which has been adopted on the present occasion; and perhaps I ought to take some little blame to myself for having elicited some of those observations in consequence of what dropped from me in reference to the embargo which is placed on Russian vessels—vessels bearing the Russian flag at the time they entered these ports. It had no reference to the case of vessels seized under other colours but which subsequently turned out to be Russian. With regard to an enemy's property coming to any part of the kingdom, or being found there, being seizable, I confess I am astonished that a doubt could exist on the subject. I apprehend the law has been this—that it is competent for any person to take possession of such property, unless it has some protection by license, or some declaration emanating under the authority of the Crown, and to ask the Crown to proceed against it for adjudication. There are many instances in which a capture has been made in port by non commissioned captors, and the usual form has been for the proceedings to be conducted under the authority of the proctor for the Admiralty, and condemnation has passed to her Majesty in her office of Admiralty. If the property was on land, according to the ancient law it was also seizable; and certainly during the American war there were not wanting instances in which such property was seized and condemned by law, not by the authority of this Court, but of another. That rigour was afterwards relaxed. I believe no such instance has occured from the time of the American war to the present day—no instance in which property on land was subject to search or seizure—but no doubt it would be competent to the authority of the Crown if it thought fit. I cannot entertain a doubt that these proceedings have been duly instituted, and they have been sanctioned by those who advise her Majesty in her office of Admiralty, as well as by her Majesty's Advocate. Then the only question, or rather the great question, which remains for me to decide is, whether the claim for the ship ought to be admitted, whether further proof is necessary, or whether it ought to be condemned. The facts of this case are somewhat peculiar. The fact of the vessel having

been seized while lying in the London Docks does, to some extent, account for her not having the usual papers on board, because it is customary for them, while the ship is lying in port, to be in the hands of the consul acting for the state to which the ship is alleged to belong. Therefore I am not surprised that no further papers have been found than those attached to the affidavit of the seizing officer. There are papers to which I will presently advert, but these are not the papers of primary importance in this case. The general features of the case are as follows: — This vessel was built in the kingdom of Hanover in 1853; her master throughout the whole period was an Hanoverian, and so were the whole of the crew; and, as appears from certain parts of his evidence, the present claimant is the individual who, to a certain extent, had the direction of her commercial transactions. The claim on the present occasion is entirely founded on her transfer; and it is ludicrous to contend that the property of the ship was not, immediately after her building, in Mr. Rucker, who was resident at Riga, because the claim is founded on the ship having been bought of Mr. Rucker; therefore that must be taken to be an admitted fact. She sailed under Russian colours from the time she was built up to the period of sailing from the port of Lisbon. Mr. Rucker is a gentleman who, according to the evidence, is an Hanoverian subject, acting as the Hanoverian consul resident at Riga, a Russian port. He has been domiciled there for many years, and must, therefore, in consequence of his domicile, in all that relates to his national character, be taken to be a Russian, not an Hanoverian. There is no principle, I apprehend, so well laid down, no principle so generally followed, as this— that whatever country a man may belong to, if he is resident in, and carries on trade for a period of time, another country, he must be taken, for the purposes of trade, to belong to that other country, and not to his original domicile. With regard to the possibility of there being a locus penitentiæ, that argument might have been addressed to the Court supposing the claim had been on behalf of Mr. Rucker, but it can have no bearing when the claim is on behalf of another person. What I have to see, therefore, is, whether there is sufficient proof of a valid transfer from the Russian owner of the ship to the present claimant, who is an Hanoverian subject. That proof may be wholly insufficient; or it may be sufficient, coupled with other evidence, to call on the Court for the admission of further proof; or it may be so mixed up with transactions reflecting on the bona fides of the proceeding that the Court may be called upon to condemn the vessel. Looking at the state of public affairs at the latter end of 1853

and the beginning of 1854, it is perfectly consistent with probability that every person possessed of a Russian vessel would be desirous of selling it, though at a considerable sacrifice; and I have no doubt that many Russian vessels have been sold, or attempted to be sold, during that period; and I say such a sale is probable; but it is also suspicious—it is suspicious for the obvious reason that a sale made under these circumstances, particularly to a person in the situation of the present claimant, is undoubtedly questionable, because it is well known that there is a mode of carrying on trade without being the actual owner of the vessel, namely, by transferring her to a pretended purchaser. Certainly, when a transaction of this kind is done under pressure, there always exists a certain degree of suspicion that it is not bonâ fide. With regard to the legality of the sale, assuming it to be bonâ fide, it is not denied that it is competent to neutrals to purchase the property of enemies to another country, whether consisting of ships or anything else; they have a perfect right to do so, and no belligerent right can override it. The present inquiry, therefore, is limited to whether there has been a bonâ fide transfer or not. Looking at this case on legal principles, I must consider what is the evidence which has been given on deposition, and also what is to be found in the ship's papers, both those attached to the seizor's affidavit and those subsequently brougt in at the end of the depositions by the examiner on the present occasion. With regards to the facts of the case, the evidence of the master is by far the most important, and I must advert to that somewhat in detail. The account which upon the third interrogatory the master gives is, that „the schooner sailed on her voyage from Leer on the 20th October, 1853, under Russian colours"; and, if I understand him rightly, this is the commencement of the only voyage he undertook. „Why she did so is a thing belonging to the owners: I never knew, or asked to know. She had no other colours then on board". In my judgment, not the least suspicion arises from this evidence--none whatever. It was in October, 1853, that these colours were hoisted, and undoubtedly Russian colours could not then have been hoisted to interfere with the rights of England and France. Russian colours might be used for the purpose of taking advantage of sailing into Russian ports, where Russian flags were entitled to enter; but supposing that was the case—suppose they were used for the purpose of practising fraud on Russian ports—that is a matter of which this Court can take no cognisance whatever, for there is no maxim better laid down than that the Court of Admiralty never takes any cognisance of any practices to which ships may resort to obtain ad-

vantage in other states. Then, assuming it to be true, it is consistent with probability that Russian colours were used for the purpose stated, and it does not in any degree derogate from the good faith of the present transaction. I must confess I was astonished at the argument of counsel on that point, for I cannot see how using Russian colours in October, 1853, could possibly have any effect on our belligerent rights at the present time. With regard to the subsequent change of colours, the facts of the case appear to have been these—that the master, when lying in the port of Newcastle, received a letter, according to his own statement, from Mr. Rucker, in which was inclosed, as stated in answer to the eleventh interrogatory, a power of attorney to sell the vessel. Of course, up to this time she had sailed under Russian colours, and his account is this— „When I was in Newcastle in January last I received a power of attorney to sell the said ship, from the said Mr. Rucker, referred to in my eighth answer. This power was sent from Riga, where Mr. Rucker lives, to my house at Leer, and was sent on thence to me at Newcastle by my wife. The said Mr. Rucker also sent me a letter to Newcastle, desiring me to sell the schooner to whomsoever. Mr. Rucker is the Hanoverian consul;" and so on. He says, „I believe Mr. Rucker is an Hanoverian subject. I have known him personally for ten years, and he has been consul-general as aforesaid all that time, and I know he is a German. I was thunderstruck to receive the said power, for I was always under the impression, up to that time, that the schooner belonged to the said George Schwers" — to the present claimant. Now, this has been open to a great deal of observation, and at first, I confess, I was myself struck with this part of his evidence; but, upon consideration, my surprise has ceased. It appears from another part of his evidence that he was appointed to the command of the schooner, in 1853, by Mr. Schwers, and that he corresponded with this gentleman chiefly, though occasionally with Mr. Rucker; therefore I am not at all surprised that he laboured under the impression, that though sailing under Russian colours, the property was in reality Mr. Schwers's. I may observe, that it is a matter at which no one ought to be much surprised, because it is perfectly notorious that the merchants of Great Britain have repeatedly, at various times, been owners of foreign vessels sailing under foreign flags—a privilege of which they would be very sorry to be deprived—a privilege which, though it may subject them to difficulty in case of war, they are entitled to exercise, except so far as the rights of war may interfere with it. He then goes on to say, „Mr. Rucker's name appeared on the Russian sea—pass, which I

then had, (and of which I shall depose hereafter), but I thought that was only a pretext." He was under the impression, not an unnatural one, that it was for pretence that the name of Mr. Rucker was inserted in the sea-pass. Then it appears, that upon receiving this power of attorney, he goes over immediately to Hanover for the purpose of acting upon it; and he says, that by virtue of the said power he transferred the schooner to Mr. Schwers. It appears that he was there on the 23rd January—that is the date of the sale—and he came back to Newcastle, having accomplished his voyage over with as much expedition as he could, and from thence sailed to Lisbon on the 28th. Now, with regard to the power of attorney under which he acted, no doubt it is not framed in the same manner in which such a document would be in England. It begins by appointing him master, he having stated that he derived his appointment before from the present claimant; it then requires him to keep an account, and to recompense himself for all the services he might perform; but the clear gist of the whole is, that it fully empowers him to sell the ship and receive the purchase money. Accordingly this bill of sale is executed, and it fairly states that the vessel was at that time voyaging under Russian colours, and lying in the harbour of Newcastle-on-Tyne, with all her appurtenances, That appears a fact in favour of the present claimant; there was no concealment of the circumstance—none whatever—at the time the sale took place. The exhibition of this document, supposing it to be shewn to the captors, would undoubtedly have given information with regard to the proceedings of the vessel herself. Now, in sect. 4 of the bill of sale is the following important statement: — „The purchase money for the sold ship, with her appurtenances, is fixed at the sum of 8000 rix dollars which have already been carried into account between the contracting parties before the signing of these presents." Here I must say this is a very unsatisfactory mode of effecting a sale, though I do not mean to say it is unusual—I do not mean to say that it was not effectual; but the mode of payment, by merely carrying the purchase money to an account, which of course is hidden from the view of any Court having to investigate the transaction, produces, in a matter of this kind, a considerable degree of doubt. The effect on my mind of this mode of paying the purchase money is not favourable to the proceeding with regard to the transfer of the ship. The bill of sale bears date on the 23rd January, and there has been a great deal of conflict as to the master sailing from Newcastle under Russian colours after this date; and it does appear to me to be a fact requiring explanation, why, after the transfer of this vessel on the

23rd January, Hanoverian colours were not hoisted, and the Russian colours put on one side—why the vessel should not have sailed from the port of Newcastle under Hanoverian colours, having then become Hanoverian. I do not know that I have a satisfactory account of it, except in this way, by supposing that a certain time must elapse before it was possible for the master to acquire Hanoverian colours and papers; and therefore he was compelled, for the present, to continue his Russian colours. He does continue the Russian colours till he proceeds from the port of Lisbon. An observation was made in argument with respect to the paper No. 2, which is the account of the master respecting the payment made to the Russian consul at Newcastle. I see little in that, inasmuch as the master stated, that when they give up the Russian papers they make a payment, as well as on receiving them. I see nothing of importance in that; besides, at that time the vessel continued under Russian colours. Now, as to the sea-pass. I presume all the Russian papers were on board at the time; but the sea-pass is a very remarkable document. It bears date the 29th November 1853, and it is not to come into force till the 4th February, 1854, and is to last till 1855. No explanation of this is given in the evidence. Undoubtedly so it stands. Assuming it to be as it was argued on behalf of the captors, that the application was made on the 29th November, 1853, it would be a circumstance tending very strongly to impeach the integrity of all these proceedings, because the power of attorney is not dated till the 14th December. But presuming this pass to have been utterly blank, and afterwards filled up, of the probability of which I say nothing, then the matter would be capable of some further explanation, for it would appear the pass was given to operate on the ship from a given time—namely, I presume, from about the time she would arrive at Aurich. It stands thus—the captain is bound to produce this sea-pass at every foreign port where a royal Hanoverian consul or vice-consul is appointed. Then it seems to be exhibited at Lisbon on the 3rd April, and in London on the 29th April, upon his return. It had been issued at Hanover on the 29th November, 1853, and was delivered at Aurich on the 4th February, 1854—that, I apprehend, is, by the officer whose business and duty it was to have the care of matters of that kind—to come into force at that period. Now, there are certainly circumstances attending this part of the transaction which are not altogether satisfactory on the face of the papers. I am not aware that there are any other papers to which it is necessaty to advert. Upon the vessel arriving at Lisbon, I think it is of very little importance whether the papers were laid before

the consul on one day or the other. Then on the return voyage the master sailed under Hanoverian colours. I apprehend for this reason he sailed then, and not before, under those colours—because he was not in possession of the sea-pass, and not in possession of the right to use Hanoverian colours at all. But several objections have been taken to the evidence in support of this claim. It has been said that the master is entirely discredited by various circumstances; and the fact principally relied upon is the circumstance of his having denied that there was any spoliation of papers. I must say a word as to the spoliation of papers generally before I address myself to this fact. I do not know that there is to be found in any of Lord Stowell's judgments any direct definition of the word „spoliation". I am of opinion that the mere destruction of papers is not, under all circumstances, to be considered a spoliation; I say under all circumstances, because it might be carried to a very absurd length. I apprehend it might be said, if at any time during a long voyage the master destroyed papers that had no relevancy to it, relating to a former voyage, the matter would not be put in issue. To say that was a spoliation of papers would be going the length of saying that nothing in the nature even of a private letter was to be destroyed after the vessel had left her port. I am not, however, disposed to relax the practical effect of the rules laid down by Lord Stowell, because they are consistent with good sense, and with justice to all parties; but they must not be pressed beyond his true intention with reference to all the facts of the case; because there is not one of the cases cited to me yesterday, when I came to examine them, which I have done with a great deal of care, in which I do not find, that to form an accurate judgment of them, you must be acquainted with the whole facts of the case. To pick out a single sentence would give no accurate idea of Lord Stowell's opinion on the rules which he intended to prescibe to himself in matters of that kind. The case of *The Hunter* (1 Dods. 490) was a case of a very peculiar kind. There the mate was caught in the act of spoliation after the voyage was begun. Neither the master nor the suppercargo was produced, but they had been allowed by mutual consent to quit the vessel and go away; so that the best evidence, either for the captor or the claimant, was wholly wanting. But, notwithstanding the fact of this spoliation of papers—and a grave spoliation it was no doubt—further proof had been allowed in that case; and the question which was there discussed was, whether still further proof should be allowed, the further proof, in the first instance, being insufficient. The spoliation of papers clearly appeared on the face of the depositions, and

yet further proof was allowed. Therefore it cannot be contended that the spoliation of papers uniformly and always shuts out a right to further proof. That proposition is negatived by the facts of the case, to which I have now adverted. That was a case under peculiar circumstances. I see, upon looking at my notebook, that it was appealed, and afterwards compromised. *The Two Brothers* (1 Rob. 131) is another case which has been cited. That has a very slight bearing on the question of spoliation at all, because, on looking at the case, it will be seen that Lord Stowell thus expresses himself. He says that he decided it on the ground that the claimant did not appear to have any interest in the question. To be sure, that was quite a sufficient ground, without resorting to what would be the effect of the spoliation of papers. Now, it is true, in that case the fact of destroying papers is commented upon by Lord Stowell, and he states the effect on his mind; but it does not appear how the spoliation took place, so as to form any direct guide to my judgment. It is stated that the master burnt some papers before the capture—when, how long before, or what, there is no information. But I need not rely on that case, or advert to it more, because it is quite clear that it did not turn on the spoliation of papers, but on a defect of proof on the part of the claimant. In *The Rising Sun* (2 Rob 104) Lord Stowell lays down the doctrine, that spoliation does not enure to condemnation; with other suspicious circumstances, it shuts the door against further proof. To that doctrine I entirely assent. Where there has been spoliation, in some cases we may allow further proof; in other cases, which you cannot describe, if the circumstances are full of strong suspicion, then, to use his own expression, the door is shut against further proof. In that case the spoliation was strong indeed, because the papers were destroyed on the appearance of the chasing vessel. Now, let me say a word on this, as to the time at which the papers are destroyed. I pray that my meaning may not be understood beyond the words I use. I hold time to be of great importance. If papers are destroyed when the capturing vessel is in sight, or there is a chance of capture, it is the strongest proof that these papers contain some matter which would enure to condemnation; so it is if they are destroyed at the time of capture, or clandestinely after capture; but if the papers are destroyed a long time antecedently, before there is any probability that they would be destroyed for fraudulent purposes, and there is no evidence that it was for fraudulent purposes, then, though there is spoliation, and though no doubt the inference of law is against the act during war, yet the case is of a less stringent nature. The

case of *The Polly* (2 Rob. 361) was also cited. That is a very important case. There it is said that the spoliation makes a case for further proof; not that the spoliation of papers is a reason why no further proof should be granted, but is makes a case for further proof. That is the doctrine laid down there, and the doctrine is perfectly true. So far as appears, the spoliation on that occasion did not extend to enure to condemnation. To come back to the fact of the suppression of papers in this case, and see to what extent it goes. An observation was made by Dr. Addams which induced me immediately to send for the standing interrogatories, and the seventeenth is in these words: — „What papers, charterparties, bills of lading, invoices, letters, or other writings were on board the ship at the time she took her departure from the last clearing port before she was taken as price? Were any, and if yea, which of them, burned, torn, or thrown overboard?" I apprehend Dr. Addams was right in his observation thus far: what may have taken place on a previous voyage does not directly come within the purport of that interrogatory. I in no degree blame the examiner for taking down the evidence, for it is better that the examiner should take it down, and that it should be expunged, than that it should be suppressed, and the Court know nothing about it. I apprehend, strictly speaking, that interrogatory is intended to apply to the destruction of papers after leaving the last clearing port, the effect of which here would be to exclude part of the evidence given by the mate as to the destruction of certain papers upon the voyage from Newcastle to Lisbon. The cook swears positively to the destruction of certain papers after the departure from Lisbon, and upon the way on the voyage home. I must first see what is said by the mate. He states first the papers which were destroyed on the passage from Newcastle, and which, he says, were papers obtained from Riga. I leave that out of consideration. Then he goes on, and says, „I also saw the captain burn some papers, I do not know what, whilst we were lying at Lisbon.' That would run very nearly, I should say, within the line; but what follows it would be safer if I were not to consider as evidence, because it does not appear to relate to the same transaction. The cook says, in answer to the seventeenth interrogatory, „I know nothing whatever respecting any of the ship's papers for I never saw any of them to read them. On one occasion, during our last voyage from Lisbon to London the captain brought to me, when I was in my cooking-place on the deck, a handful of papers, and directed me to burn them, which I did in my fire, being alone at the time. What they were, or what were their contents, or whether they were written or prin-

ted, I cannot say, for I did not read or look at them." Now, this is positive evidence, in my judgment, as to the destruction of some papers on this voyage; and though I am of opinion that the destruction of papers antecedent to a known declaration of war does not operate with the same force and effect that it operates with during the time of war, yet at the same time I think that it is of very considerable importance; and the distinction I take is this—I do not think that the destruction of papers antecedent to war draws upon it the same penal consequences which it does during war; but I think it gives rise to very strong suspicion, which suspicion must be removed, or it will be fatal to the case. There are cases of destruction of papers which in themselves draw immediate penal consequences, and call upon the Court for immediate condemnation. The captain, on the seventeenth interrogatory, says. „There were no papers or documents relating to the said schooner or cargo in any way burned, torn, thrown overboard, destroyed, altered, cancelled, concealed, or attempted to be concealed, either during her last or previous voyage, or at any time whatever." Now, I conceive, that with regard to the fact, I must rely upon the evidence of the cook, and that there were papers destroyed; but whether it follows, from the fact being so, that this captain has wilfully perjured himself, is another and a very different consideration, for we know not what the nature of these papers was; and the answer is in these words — „No papers or documents relating to the said schooner were in any way burned, torn, thrown overboard, or destroyed." It may be—for it is a conjecture which I will not much rely upon—it may be that the papers which were destroyed were papers which had no reference to the schooner or cargo at all; and so far the captain may be relieved from the charge of having sworn falsely; and yet at the same time the Court must deal with the fact as a fact. With regard to its operation in this case, I am not under the necessity, from any consequences that will follow, of going the length of saying that the master has been wilfully perjured. Then this case, in my judgment stands thus: — There has been what the law terms the spoliation of papers; and, in addition to that, I am not satisfied on two points—I am not satisfied as to the payment for the ship, and I am not satisfied exactly as to the manner in which the sea-pass was obtained. It appears to me, under these circumstances, that it is a case for further proof. I do not think the spoliation of these papers connected with circumstances of such grave suspicion as would justify me in condemnation at the present time. I think the party is entitled to the benefit of further

proof which I shall therefore admit. Her Majesty's Advocate asked if I would direct evidence to be taken by plea and proof, and open the case of the captors. That is most unusual—so unusual, that in the course of my recollection I hardly remember its being done. I would rather refer to the memory of the learned advocate for the Admiralty, and ask if he remembers whether there were cases by plea and proof open to the captors? [*Phillimore* A. A. — No, Sir.] I cannot charge my memory with more than one or two. The effect of opening the case to further proof on the part of the claimant is not to open it to the captors. That is the case of *The Magnus*, (1 Rob. 31). All I shall do is, to require further proof, and to state of what that must, independently of other things, consist. I must be satisfied that the sum given for the vessel was an adequate amount, under all the circumstances; I must be satisfied that that money was bonâ fide paid; I must have all the correspondence produced which passed between the master and the gentleman resident at Riga; and I must have evidence from the claimant himself of all the facts and circumstances within his knowledge. With less than that the Court will not feel itself satisfied, and at liberty to restore the ship.

---

THE PRIMUS; MÜLLER, Master. — *July* 21, 1854.

*Neutral's share in a belligerent ship—Costs.*

*A neutral's share in a belligerent ship is subject to condemnation.*

*Where neutral property is on board a belligerent ship, which is seized and condemned, the neutral is not entitled to costs on the restoration of his property.*

This vessel had been captured by her Majesty's ships Valorous and Vulture while sailing under Russian colours and with a Russian pass. It was admitted that five-eighths of the vessel belonged to Russian subjects; these were condemned. Mr. B., a subject of Denmark, claimed three-eighths, and Messrs. B. & Co., of Hamburgh, claimed the cargo.

DR. LUSHINGTON. — This is a question arising under the following circumstances: — The Primus is a Russian vessel, and was proceeding from the port of St. Ubes to a port in the Baltic, and she has been condemned, having no protection whatsoever. She had on board a cargo of salt

belonging to neutral subjects, claimed as such, and which has been restored by the Court. If these were the only facts in the case, looking at the former practice, I am at a loss to understand on what ground I can grant the motion. I know of no instance, and I am unable to find any, in which a neutral merchant, having put a cargo no board a vessel which was at that time an enemy's ship, or shortly antecedent to the breaking out of a war, has been held to have a right to claim expenses as against the captors. It is quite clear that when the cargo was put on board, the owners were aware of the state of things then existing; they must have known that the ship would be liable to capture; nevertheless they ran the risk. They are also bound by the conduct of the master of the ship. The account which he gives, upon the thirteenth interrogatory, is this — „When I left Maarsund I intended to reach Abo if I could; but in consequence of seeing The Valorous and The Vulture, which I did for the first time about eleven o'clock on the said 8th May, I ran into Saggo Bay as aforesaid. The English ships were then about seven miles distant. All my crew, except three, then left the ship when in Saggo Bay, where I brought her to anchor; and, being unable to manage the ship with the hands I had left, I slipped my anchor, and ran the ship ashore, for her better protection against the enemy, in the performance of my duty to my owners." Certainly no blame is to be attached to this man in endeavouring to preserve the ship, being the property of an enemy, against the captors; but unquestionably, to a certain extent, the neutral owners must suffer from the conduct of the master in a transaction of this kind. I do not, however, found my judgment upon that: I think the motion is against precedent, and must be refused.

---

THE ABO; GOOS, Master. — *July* 21, 1854.

*Neutral Property—Bill of Lading—Title—Practice.*

*Where neutral property is shipped before the declaration of war on board a belligerent's ship, the bill of lading needs not describe such property as shipped on account or at the risk of the neutral. Secus, if the neutral property is shipped flagrante bello.*

*The Court of Prize looks to the equitable title as well as the legal title to Property.*

*The unavoidable absence of the master's evidence opens the door to further proof.*

*The claim and affidavit are all the Court of Prize looks to in the first instance.*

This vessel, Russian, which sailed from Cadix on the 27th February, 1854, was bound to Abo, with a cargo of salt, olive oil, and other goods, and was captured on the 15th April by her Majesty's ship Tribune. No claim was given for the ship; but Mr. Q. R., of London, gave a claim for seven pipes, four hogsheads, and eight quarter casks of olive oil, and a box, containing 1000 leeches, on behalf of Charles Younger, a merchant of the city of Cadix, and a British subject, as the sole owner and proprietor thereof. Annexed to the affidavit and claim was a bill of lading signed by the master, acknowledging the receipt on board his ship of the property claimed, and binding himself, on his safe arrival, to deliver the same to Messrs. E. Julin & Co. or order, on payment of freight. On this, bill of lading was the following indorsement: —

„British Consulate, Cadix, March 4, 1854.

„These are to certify that on this day personally appeared before me Charles Younger, a British merchant, and Swedish consul, residing in this city, and voluntarily declared upon oath that the seven pipes, four hogsheads, and eight quarter casks of olive oil, and one box, containing 1000 leeches, as described in the annexed bill of lading, are bonâ fide his own property, and have been shipped on his sole account and risk on board the Russian ship Abo, G. A. Goos, bound for Abo. Given under my hand and seal of office, at Cadiz, on this 2nd day of March, in the year of our Lord 1854.

„M. BRACKENBUZY, Consul."

The master of the captured vessel, being extremely ill, was put ashore at Copenhagen by the commander of the Tribune, and his examination on the standing interrogatories was therefore dispensed with. The mate, second mate, and one seaman were examined.

Dr. Lushington. — I think it is expedient in this case to address myself first to the primary evidence, viz, the papers found on board the ship, to the examination on the interrogatories, and to the facts admitted. It is admitted that this is a Russian ship, and that part of the cargo is Russian property. There is no claim for that, which will, therefore, of course, be condemned. A claim, however, has been set up on behalf of a gentleman stating himself to be a British subject resident at Cadix; but, as far as any rule of law can be applied, this gentleman holds a Spanish national character, and not that of a British subject; because it is a very just principle, that in time of war a person is considered as belonging to that nation where he is resident and where he carries on his trade. Now, with respect to the papers found on board the ship, independently of what I may more properly call the ship's papers, there is a bill of lading for a quantity of salt and other articles, which are admitted to be Russian property, and liable to condemnation. There is also another bill of lading, which contains an order to receive certain specified articles from Mr. Younger, the gentleman on whose behalf this claim is made; but it is to be remarked that this bill does not state on whose account and risk this shipment was made, but it bears date on the 24th February, three days before the vessel sailed. The Court has heard a good deal as to what was the true state of things as regards persons carrying on trade at the period when this transaction took place. It has been contended that on that time the Russian embassador had quitted Great Britain, and that a declaration of war might be considered as imminent; but it did not take place until the 29th March following. I am, however, of opinion that in such a state of things the rights of neutral merchants to carry on their trade are in no degree altered. It would be utterly impossible to fix a period at which, in consequence of the probability of hostilities, they were to be deprived of their accustomed rights; but it is perfectly true, that if in so carrying on their trade, shortly antecedent to the commencement of a war, and when it is known to be imminent, they resort to any practice which is not customary in a time of peace, their conduct lays them open to the suspicion of covering an enemy's property under the guise of their neutral character. If this cargo had been shipped, to use the expression of Lord Stowell, flagrante bello, the bill of lading ought on the face of it to have expressed for whose account and risk the property was shipped. On this point it is silent, but I know of no law that a neutral merchant may not, if he thinks fit, ship property without saying on whose account and risk it is so shipped; it is, I believe, custo-

mary not to state on whose account and risk the property is shipped, though sometimes that is done. It has been contended that I ought to conclude the property to be in the consignee, and that therefore there is an end to the claim of the consigner. In support of this argument *The Packet de Bilbao* (2 Rob. 133) was cited; but, on referring to that case, I cannot think it furnishes sufficient authority for what I am asked to do on the present occasion, viz. merely attend to the bill of lading. The heading of that case is this: — „Shipment at the risk of consigner till delivery, allowed as being made before the war—Particular mode of Spanish trade." So that, primâ facie, it does not appear to be an authority for the captors. But some remarks of Lord Stowell in the course of his judgment have been relied on, and I must say that more important words could scarcely be found in any documents. What Lord Stowell said was this—that where goods had been ordered by the consignee, and delivered to master, they were to be considered as delivered to the consignee. To this proposition I fully accede; but I apprehend that when the goods have not been ordered a very different state of things exists. It is a most important ingredient in considering the question of the property, that the order should have been given by the consignee. Throughout the whole of that case the remarks of Lord Stowell have reference to such a state of circumstances, and I give unqualified assent to them; but I do not consider them any authority to govern my decision in the present case, in which the circumstances are different. I was also referred to Abbott on Shipping; and I would here observe, that it is always important to bear in mind that there is a totally different question arising in the Prize Court from that which arises in a court of common law. At common law it may be very true, that, by a bill of lading, property may be so vested in the consignee that he may be capable of selling it, though he would be responsible to the consigner. It may be true, that, between the consigner and third parties, he would have a good title to sell; but that is not the question which the Court looks to here. This Court inquires in whom the property is vested, and not merely into what is called a legal title at common law. Lord Tenderden says, „Where goods are sent by a vendor to a vendee, the delivery of them to the carrier usually vests the property in the latter." (Abb. Ship. 269, 9th. ed.) Usually, but not always; there are excepted cases. To this proposition I also assent; but it must be remembered that it refers to a question between a vendor and vendee, but that the question now to be considered is between a consigner and consignee; and I know of no principle laid down in the Prize Court by which I am bound to hold, that under such cir-

cumstances as the present the consigner has divested himself of his right and title. There are thousands of cases in which a merchant may send property to some agent, some consignee, and yet retain a right and control over it. There are thousands of instances where goods are sent to a consignee without previous order or direction, and, in a great many cases, without previous communication with the consignee himself. I cannot think that the hands of the Court are tied in this case by anything decided by any of the authorities to which I have referred. How stands the case now? I have the bill of lading, and nothing else. Unfortunately I have not the benefit of the master's evidence; no blame attaches to any party for the absence of his examination, for it was a matter of necessity and humanity, and it may be said to be a common loss to both parties. It might be that the master would prove it to be enemy's property, and condemnation would follow; on the other hand, he might prove it to belong to a neutral and restitution would be decreed. It is impossible to conjecture what evidence he might have given. How, then, is the Court to deal with the case in the unavoidable absence of the evidence of the master? I apprehend that, according to ordinary usage, that circumstance opens the door to further proof, supposing the other circumstances of the case are such as to justify such a course. I now come to the affidavit of claim; and I will here observe that the Court with great reluctance looks beyond the mere affidavit of claim. I apprehend the course of these Courts to be this—in the first instance, the Court considers the evidence, whether found on board the ship or taken on the preparatory examination, and the fact of the claim only. In perfect strictness, the Court ought to attribute no weight to any document brought in and annexed to the affidavit of claim. Such documents are altogether ex parte, and entitled to but little weight. In the present case there is annexed to the affidavit a bill of lading of the property claimed, with an indorsement made by the British consul at Cadiz after the ship had sailed. Now, the Court must be destitute of common sense if it did not see for what purpose this indorsement was made. It was clearly made for the express purpose of doing that which he had previously omitted, in order to give the appearance at least of its being the property of the claimant. It is manifest that no great reliance can be placed upon a document so framed. I may observe, that in the present state of the world, and the present state of commerce, one cannot expect to find such lengthened correspondence as in former times. Then there were a variety of documents on board ship relating both to ship and cargo, which now, from the great change of circumstances, we can

hardly expect to find on board a vessel at the commencement of a war. Looking at the whole of the case, I entertain no doubt whatever that it is the duty of the Court to order further proof.

---

The ARGO. — *Aug*, 4, *and* 15, 1854.

*Order in council of the* 29*th March—continuous voyage.*

*A ship was chartered from A. or B. to Cork; she sailed from A. in ballast, took in a cargo at B., and proceeded to Cork: — Held, that the voyage was a continuous voyage, and, having commenced before the* 29*th March, that the ship was protected under the order of that date.*

This vessel, belonging to a Russian owner, and sailing under Russian colours, bound on a voyage from Havannah and Matanzas to Cork for orders, was captured on the 6th May last, off Cork harbour, by her Majesty's revenue cruiser Eliza. A claim was made on behalf of Gustaf Berghorn, of Uleaborg, in the grand duchy of Finland, the sole owner of the vessel. This claim was ordered to be amended; and a further affidavit was made, in which the agent for the claimant deposed, „that he is advised, and believes that the ship Argo, although the property of a Russian subject, was at the time and under the circumstances of her seizure by her Majesty's revenue cutter Eliza, on the 6th May last, within the protection of her Majesty's Order in Council (issued expressly for the purpose of lessening the evils of war) of the 29th March last, exempting from capture or detention Russian vessels under special circumstances, and, so being, ought to be restored to her Russian owner."

Dr. LUSHINGTON. — This is a russian vessel, captured on the 6th May. She left Cuba on the 2nd April with a cargo belonging to Kirkland & Co., of Glasgow; she reached Queenstown on the 6th May, and was there seized by a revenue cutter. The cargo was restored, and a claim is now given for the ship and freight. The ship, being enemy's property, must be condemned, unless she is protected by some act of the British Government; and it is alleged that she is so protected by the Order in Council of the 29th March. With regard to the construction of that Order, I have already stated in a former case the principles which will guide my judgment, and to which I intend to adhere till better informed by a higher tribunal. (*The Phoenix*) I am of

opinion that all relaxation of belligerent rights emanating from the Government of this country, and declared in authentic documents, should receive a liberal construction—as liberal a construction as the terms of those documents will admit of; but in so doing I must be governed and restricted by the words which are used, and abstain from giving an interpretation which cannot be borne out by the instrument to be construed. First, then, what are the facts of the case? In the month of February this vessel was lying in the port of Havannah, having come from the port of Antwerp with a cargo, which she landed at Havannah; whilst at Havannah she took in ballast, and she then sailed for Matanzas, and there shipped her cargo. Matanzas was the last clearing port, and she left it on the 2nd April. According to the evidence of the master on the 9th instant, the cargo was begun to be put on board on the 28th February, and completed on the 30th March. This vessel sailed under a charterparty, bearing date the 7th February, at the Havannah, and by the charterparty it was stipulated that the vessel should load at the Havannah or Matanzas. Forty-two running days were to be allowed, at the end of which demurrage was to be paid. Should the vessel be ordered to Matanzas, sufficient cargo or ballast should be given at the Havannah to keep her safe. I must here observe that the contract beyond all doubt was made at the Havannah, and, as I understand it, the charterers had the option to load at the Havannah or at Matanzas, or partly at one and partly at the other; and not only was the contract entered into at the Havannah, but began to be executed at the Havannah, first, by taking in the ballast, as mentioned in the charterparty; and, secondly, by the running of the lay days, as appears by the indorsement of the charterparty itself. Such being the facts, I now turn to the Order in Council. It has been contended that this vessel ought to be released, as being within the terms of the first part of the Order, which directs that Russian vessels within her Majesty's dominions shall be allowed till the 10th May for loading and departing. Now, this vessel at the date of that Order was clearly not within her Majesty's dominions, and, in my judgment, was neither within the words nor the spirit of it. The next branch of this Order directs that any Russian merchant vessel which, prior to this Order, shall have sailed to any foreign port, bound for any port of place in the Queen's dominions, shall be permitted to enter and depart without molestation. This vessel did sail from the Havannah prior to the date of the Order; she sailed from Matanzas subsequently to the date of the Order. When she left the Havannah she was in ballast, bound for Cork, according to the charterparty. It has been

contended that this Order in Council contemplated that the Russian vessel should have been laden at the date of the Order; but I find no words in the Order that would justify my putting so strict a construction upon it, neither do I think that there are any words which impose the necessity of not touching at or taking a cargo at some other port than that where the voyage commenced; for instance, I apprehend that a vessel might have taken in part of her cargo from one foreign port, having left that port prior to the 29th March, and taken in another part of the cargo at another foreign port subsequently. The real meaning of the Order in Council, according to my view of it, is, that the vessel shall have sailed prior to the 29th March on a voyage to end in Great Britain; and I am clearly of opinion that this was one continuous voyage, the commencement of which was at the Havannah, and that the sailing from the Havannah prior to the 29th March is substantial compliance with the terms of the Order.

---

THE INDUSTRIE. — *Aug*, 15, 1854.

*Neutral's share in an enemy's ship—National character.*

*The share of a neutral in an enemy's ship, though purchased and held before the war, is subject to condemnation equally with the shares of enemies in the same ship.*

Three-fourths of this ship were condemned as Russian property. The remaining fourth was claimed on behalf of the master, the owner of that fourth, who was alleged to be a subject of Denmark, and a neutral.

Dr. LUSHINGTON — In all cases of doubt and difficulty, or where there is any novelty, the Court is desirous of taking time, in order that its determination may be expressed in clear and intelligible words; but where the Court entertains no doubt whatever as to the judgment to which it will arrive, and where it sees no difficulty whatever in expressing its reasons with sufficient perspicuity to satisfy its own view of the justice of the case, it is very desirable that no delay should be interposed, lest it should be imagined that it does entertain any doubt at all. Upon the present occasion I am fully prepared, according to the judgment I have formed, to pronounce my opinion. I think, in so doing, I may entirely lay

out of consideration what I said in the case of *The Primus*, because, if it should so happen that I expressed myself hastily, or saw reason to depart from anything I said, I hope I should have the candour and the courage to be ready and willing to reconsider the matter, and to correct it, if I was in error. The facts of this case appear to me to be these: This was a vessel sailing under Russian colours, and, as I understand, with Russian papers, not divulging any other interest than that the ship was wholly owned by Russians. She is now claimed by the master, who contends that he is a subject of Denmark, and is entitled to a restoration of one-fourth of the vessel, because he was a neutral at the time; and he is not prevented from asserting that claim by reason of the vessel being under Russian colours, or by reason of the papers not disclosing any such interest. I will entirely divest my mind from anything relating to the national character of this individual, for the purpose of argument: but I must candidly state that there are facts appearing on the face of the evidence which would undoubtedly create some doubt in my mind as to whether this man is entitled to the national character of a Dane or not. I will state that, which could not come under the cognisance of counsel. When the interrogatory is first put to him, he states that his home is partly at Riga, and partly elsewhere; and then the former is struck out. The question, then, comes simple to this—can he maintain a title to restitution at this period—the commencement of a war—by reason of being bonâ fide entitled to one-fourth part of the vessel at a period antecedent to the war, and up to the time of seizure? I will give him the benefit of all these facts. If this is a question already concluded by high authority, and acquiessed in, in various judgments, by Lord Stowell, and never carried up to the Court which then had jurisdiction in prize matters, it is vain for the Court to inquire whether it is bound by such authority. In the case of *De Vrouw Elizabeth*, Lord Stowell has expressed himself in the most decided terms. With regard to the law he said. „It would, I think, be extremely hazardous to admit a claim in opposition to this evidence," That relates merely to the question of evidence, but as to the rule of law he says. „I will go further, and say, that I hold the claim to be also against the established rules of law, by which it has been decided that a vessel sailing under the coulours and pass of a nation is to be considered as clothed with the national character of that country." There cannot be a stronger expression than this, and the proposition cannot be more clearly enunciated. He stated the reasons which led to his judgment, and the principles of law on which he proceeded. In a note to this case

it is said, that in *De Onderneming* a British subject obtained restitution of seven eighths of the ship, under a Dutch flag and pass. Now, assuming there was no order in Council and assuming there were no special directions from Crown, he would have obtained restitution, against the whole law laid down by Lord Stowell, and it would have been remarkable if that had been adverted to in a note, instead of coming forward as a prominent case, shewing the doctrine of the Court. But I cannot doubt what the fact was, for the note goes on — „The King's instructions (July 23, 1803) direct restitution of ships and cargoes, bonâ fide belonging to British subjects, sailing, before the knowledge of hostilities, from the colonies of France and Holland, to whatever country they might be going." This opinion which I have formed appears to be borne out by a note at the end of the volume. — Since the decision of the Court of Admiraly in the case of *De Vrouw Elizabeth*, where the flag and pass of the enemy were held conclusive against the claim of the ship on behalf of a neutral proprietor, though adopted prior to hostilities, and without any prospect of such an event, the same question has been fully agitated before the Court of Appeal in several cases, and with a similar result." No distinction was made between the flag being adopted prior to the commencement of hostilities and when there was no reason to suppose that hostilities would have taken place, and the flag being adopted flagrante bello. By these authorities I must hold myself concluded. If there be an exception on the present occasion it must be shewn to be in circumstances which have not been brought to my attention, but which will take it out of the principle. Where the vessel is sailing under a neutral flag, the captors may shew that all the property is not neutral, but part of it belongs to an enemy; and in that case you divide it, and condemn the part which is hostile, and not the part which is neutral; but the proposition is not true vice versâ, that where a vessel is sailing under a hostile flag, you can claim on behalf of a neutral the property under an enemy's flag. From the cases cited from Sir Lionel Jenkyns and Sir James Marriott, I cannot draw deductions contrary to the principles to which I have adverted. What would become of belligerent rights if, when you search a vessel under hostile colours, you are to be told, „This is not a Russian vessel, it is a neutral, or nine-tenths neutral? You are quite mistaken; it is entitled to restitution at the hands of the Court." It is manifest that the right of search under these circumstances would be destroyed. It is clear that the whole trade of an enemy might be carried on with perfect impunity, and all the naval force of France and Great Britain would

never be able to carry into execution those rights which they are undoubtedly justified in exercising by the law of nations. I entertain no doubt in this case, and I condemn the vessel.

---

THE OCEAN BRIDE.—*Oct.* 13, 1854.

*Colourable sale by British owner—ship restored—costs.*

*In March,* 1854, *S. & S., British merchants, transferred colourably to B. & Co., Russian merchants, the ship A., then in a Russian port. On the ship's arrival in an English port she was seized as Russian property. S. & S. claimed her:—Held, on proof that the transfer to B. & Co. was colourable, that S. & S. were entitled to the ship, but on payment of the seizers' costs.*

Dr. LUSHINGTON. — This case undoubtedly presents many vere considerable difficulties, which the Court is bound to consider, and to pronounce a judgment upon. I should take more time to determine what that judgment should be, had it not happened that since this case was partly heard I have had the opportunity of reading the whole of the evidence over again, and going through, I think carefully and cautiously, every part of it, paying at the same time due attention to the questions of law raised on the one side and controverted on the other. It appears to me, therefore, that no good could be attained, and that I am not likely to arrive at a greater certainty as to the judgment I am about to pronounce, by further delay. The persons principally concerned in this transaction are Messrs. Steward & Smith, merchants of Dundee, Messrs. Brandt & Co., who are merchants at Archangel, Mr. Wrongham, their agent at Dundee, and the house of Brandt & Co. of London. These may be called the dramatis personæ in this case. I will endeavour to ascertain what the facts of the case are by a reference to the evidence. I cannot avoid, I fear, making a statement somewhat in detail, because it is very important to satisfy my mind, and to shew how my mind was satisfied, as to the real facts of this case. This ship was in the year 1853 the property of Mr. Stewart and Mr. C. Smith, British subjects, resident at Dundee. She sailed under British colours, and she never changed those colours. In September, 1853, she went in ballast to Archangel. In November she took on board her cargo; she sailed from Archangel, was compelled by stress of weather to

put back, and wintered in that port, and sailed again on the 6th June, and reached Leith either on the 8th or the 9th July; she was seized by the custom-house authorities on the 10th or 11th July, and she has been proceeded against now by the Admiralty proctor. A claim was subsequently given for the cargo, which was restored by consent. On the 2nd August a claim was given for the ship and freight, as the property of Messrs. Steward & Smith. On the 15th further proof was directed to be heard; and I must finally determine whether the ship and freight ought to be condemned or restored; and if condemned, in what form such condemnation should pas. Now, the first inquiry must necessarily be, to ascertain, as far as practicable, what is the true state of the facts, and having done this to the best of my power, I shall then consider the law as applicable to such state of facts. On the 11th March, 1854, a bill of sale of the vessel was granted by the claimants in Scotland to Messrs. Brandt & Co. of Archangel; they were the shippers of the cargo, and the agents of the ship at Archangel; and this bill of sale was registered at the custom-house at Dundee—a fact which appears by the affidavit as to further proof, but which I did not find in the memorial to the custom house, nor perhaps was it necessary, as of course the custom-house authorities would be apprised of it. This is the first instrument. The second instrument bears date on the 10th May, 1854, whereby the claimants transfer the ship to Mr. Wrongham, the agent of Brandt & Co. at Dundee, by way of security for any advances which might have been made by Brandt & Co. at Archangel. It does not appear that this deed was registered anywhere at all, though, according to the from in use in Scotland, the parties undertake that it shall be registered. The last instrument bears date on the 8th July, and by that instrument Brandt & Co., described in the instrument as merchants of Archangel and London, conveyed the vessel to Mr. Wrongham, who caused such bill of sale to be offered for registry, or registered—I should say, offered it to be registered—at the custom-house at Dundee on the 10th July, 1854. The real character of these documents must be ascertained not merely from the contents, but from the measures adopted, and from all the other evidence which has reference to them. Messrs. Stewart & Smith allege that the transfer of the 11th March, and everything done thereupon, was colourable and fictitious; that such deed of sale was not intended to convey the vessel, or any right in her whatever, but was for the sole purpose of protecting her from capture by the Russian Governement, which was deemed probable, as she was detained at Archangel by the ice. And certainly, looking at

the state of public affairs at that time, after the Russian ambassador had quitted this country, I think it cannot be denied that there was every prospect of an immediate war, and therefore it was natural that Messrs. Stewart & Smith should be anxious to protect their property, though whether the means employed for such purpose were legitimate or not is a distinct and subsequent question. It is, therefore, probable that this sale was intended to be merely colourable. But there would still remain another inquiry, whether, though colourable in the view of the vendors, it was so considered altogether by the vendees or their agent. I do not mean to say that that point has been very distinctly raised. It has been very fairly argued by her Majesty's Advocate, that there was an intention on the part of these parties that the vessel should be conveyed to cover the advances which necessarily must have been made, and were made, by Brandt & Co. of Archangel. With regard to the instrument itself, it takes no notice of any advances whatsoever, and to that, perhaps, I must again advert. The deed of the 10th May appears to me to supply strong corroborative proof that the sale of the 11th March was intended to be colourable only; for if the deed of the 11th March was a real transfer, what possible right, or pretence of rights, could Messrs. Stewart & Smith have to mortgage a ship already sold by them? But all the correspondence and all the res gestæ, which I need not go through in detail, and all the evidence, shew that the deed of the 10th May was a bonâ fide mortgage, and was intended for the purpose of giving to Mr. Wrongham a power over that ship, by a regular Scotch mortgage deed, to protect his correspondents and principals, the house of Brandt & Co. of Archangel and London, for they are mixed up together, for any advances which might have been made. The validity of the deed, as conveying a right to an enemy, is quite another and distinct consideration; but this deed appears to me to be perfectly incompatible with the fact that the deed of the 11th March was a bonâ fide transfer. I cannot reconcile it to my mind, and suppose that if the deed of the 11th March was a bonâ fide for any purpose, the deed of the 10th May could not have been executed at all. If it was to transfer the ship, it being colourable in part and bonâ fide in part, to secure advance, what could be the purpose of taking the deed of the 10th May again from the same parties who had conveyed the ship by the deed of the 11th March, for the purpose of securing these same advances? But these are manifestly incompatible, the one with the other. The deed of the 10th May is in these words—„Although the said vendition," that is, the vendition of the 11th March, as it is called

now, „appears to be ex facie absolute, yet the same was granted by us truly, in trust for our behalf, and for the purpose of securing the safety of the said ship or vessel while she then lay in or near the harbour of Archangel, and while she might be in the Russian waters." There is not a word about that in the deed of the 11th — there is not a word there reciting it was for such purpose: but it goes on here to state. „And also considering that William Wrongham, Esq., merchant in Dundee, has, on our account and at our request, agreed to recommend his correspondent" — this is a subsequent transaction — „to make advances of money to the master of the said vessels and others on account of the said vessel, upon our granting, for his and their security, and more sure payment of the said advances, these presents in manner under written." Then it goes on to secure any advances which may have been made in consequence of this agreement with Mr. Wrongham on account of the ship. I must say that this instrument appears to me of great importance to ascertain the bonâ fides of this case, and what the real intention of these parties was at the time. At the time of the execution of the deed of the 11th March, 1854, a letter, which appears to be No. 11, and bears the same date, was written and sent to Mr. Wrongham, with the bill of sale; it is not very explicit, but it is consistent with the averment made on behalf of the claimants, that this transaction was merely a colourable transaction. The letter No. 13 in these same exhibits clearly shews that Mr. Wrongham did not consider that any bonâ fide transfer had taken place at all. It may be worth while to refer to that letter, because it shews what the res gestae were at the time—„I beg to hand you a letter from Captain Smith, of the Ocean Bride. I have also received his draft on you, payable at sight, for 137 £ 16*s*., to the order of Richard Brandt, against advances made by his Archangel house on account of the said vessel, I am also advised that Captain Smith has requested you to lodge with Mr. Brandt funds to be held at the disposal of Messrs. W. Brandt & Son, to enable them to have the necessary repairs executed and the vessel placed in safety; but as these funds have not yet been lodged, I have to request you will remit to Mr Brandt, 6, Great Winchester-street, London, say to the extent of 270 £, which may be about the amount required for the necessary repairs, and to place the vessel in safety from the ice." Let us see what the consequence and inference, of that letter have been. I say it is clear that Mr. Wrongham did not consider that any transfer whatever had been made at that time; and for this reason, because he advises Messrs. Stewart &

Smith to remit 270 £ to Brandt's account to pay for the repairs. It is impossible that he could have advised or asked them to do it if the vessel had been sold. But many comments have been made with respect to other parts of this evidence, namely the evidence of several persons that they were cognisant of the transaction, and believed it to be colourable. I think that some of the comments were very properly made, and I think I am not entitled to place on all these latter affidavits any implicit reliance, for it must be admitted that they are loosely worded — that they have no distinct reference to the time when the declarations were made, or the periods when the facts asserted came to their knowledge; but perhaps they are not to be left wholly out of consideration. There is, however, one of great importance — that is, the affidavit of the Russian vice-consul, marked G. I consider that exhibit is entitled to great weight, because he states in that affidavit, before the transfer of the vessel on the 11th March that he was advised with by Messrs. Stewart & Smith, as to whether the scheme they at that time thought of putting into execution for the protection of the property was an advisable scheme; and he declined to give them any advice, and very properly, considering the position in which he was then placed. This appears strongly to corroborate the statement made on behalf of the claimants, for, according to that, he was well aware that the intention was to make a colourable transfer, and nothing more. I must further observe that the very nature of this transaction, so far as appears before the Court, favours the conclusion that the sale was colourable only; for it must be recollected that to the sale of a ship there must be two parties — there must be a vender, and there must be a purchaser; and that the house of Brandt & Co., either by themselves or their agent, Mr. Wrongham, purchased this vessel, there is not a scintilla of evidence. Surely the Court would expect there would be something in the nature of evidence if they performed the part of purchasers. All that was done was this — Brandt & Co. of London returned the bill of sale of the 11th March to be certified by the Russian consul. This was a proceeding which, I apprehend, was absolutely necessary, if the intended deception on the Russian authorities was to be carried into effect at all. Again: when I look to the alleged considerations for the sale, what is that consideration in the instrument of the 11th March? It is a settlement of account, and a more—a very unusual proceeding, according to my experience in bonâ fide transfers. It must be recollected that I am now endeavouring to ascertain facts only, and not the law, and that at present I have not considered the bill of sale of the 8th July. Then, laying out of consideration for the present

the last-mentioned bill of sale, I am disposed to come to the conclusion, upon considering all the other evidence, that the bill of sale of the 11th March was, as represented by the claimants, a coulourable transfer, for the purpose of protecting the ship from condemnation by the Russian Government, if war ensued. But I must look at the whole of this case. I must not come to a conclusion from a part of the evidence, however I may think it, taking it singly, to be cogent in coming to that conclusion. I now come to the bill of sale of July, 1854. Here I must say I think that the Court has some right to complain of the neglect to furnish any information about this bill of sale. I have no explanation why, wherefore, or under what circumstances the bill of sale of July, 1854, was executed. What motives stimulated the parties to adopt those measures at all — upon what reasons this measure was founded — I am left entirely to conjecture, for I have not the slightest hint of what governed them in this transaction. I must look at the instrument itself to see what is made out from that instrument. It purports to be a conveyance by Brandt & Son, of Archangel and London — mixing up the enemy and the friend together — and it purports to be to Mr. Wrongham, their own agent, and for a price said to be settled with him for this vessel, then being stated to be on her voyage from Archangel to Leith. The instrument then refers to the sale by Stewart & Smith of the 11th March — registered in the custom-house on the 14th March — namely, to the bill of sale which is alleged to be fictitious and colourable. I asked whether this bill of sale of the 8th July was registered: all I find is, that it was presented for registration on the 10th July. Now, it is somewhat singular why this transfer was made to Mr. Wrongham if truly this bill of sale was colourable only. The natural course of the transaction, if all these documents were colourable only, and such second transfer necessary for custom-house purposes, to vest the property in Messrs. Stewart & Smith, was to reconvey the property to them, and not to convey it to Mr. Wrongham. It is stated in the memorial that Brandt and Wrongham are ready to reconvey upon being paid their advances. Confining my consideration for the moment to those facts, what would be the necessary inference? Why, that Brandt & Co., by virtue of the conveyance of the 11th March, had the ship validly conveyed to them to the extent of covering their advances; and this though ex facie it was an absolute conveyance for a price settled. The effect of this would be, that the legal title would be in Brandt & Co.: the equitable title, subject to payment of advances, would be in Stewart & Smith; and then, in cases which occured before in wars, under ordinary circumstances, not

under special circumstances, would arise the question, whether a British subject could support an equitable title to a vessel where an enemy had the legal title. That would have been the case in former wars: whether in this I need not say. If this vessel had been sailing under the colours of an enemy, I should say this was a claim that could not be sustainable; but here she remains navigating under British colours; and that prevents a difficulty which would have been insuperable; for if the vessel had been under Russian colours, that would have been conclusive against all the world, for reasons I need not refer to, as it is a wellknown principle. However, the fact of this vessel being under British colours is of importance, because it shews that Brandt & Co. of Archangel — and these are the enemy merchants — did not adopt the transfer of the 11th March, for the letter containing the representations made to the custom-house states, amongst other things, as well as the facts I am adverting to, that that transfer was of no use to them — I think that is the expression — that transfer would be of no use to them. Now, assuming that Brandt & Co. and Mr. Wrongham do now claim a lien for advances on account of the ship, and are willing to transfer only on condition of being paid such advances, it does not appear to me to follow, necessarily at least, that under these documents their claim would be a legal claim. It must be observed, and must be recollected, that neither their opinion nor their conduct will make such claim legal if it be not so by law; they cannot ingraft a claim on such a deed unless there is something that would justify them, legally speaking. I am of opinion that the sale of the 11th March was colourable and fictitious, and that it conveyed no right nor title of any kind to Mssrs. Brandt. I am of opinion, furthermore, that Brandt & Co. could by no possibility ingraft a lien upon that which was a nullity in itself. I perfectly well understand that Mssrs. Brandt & Co., and Mr. Wrongham as their agent, having got the deed, and not having got the money, are disposed to hold the vessel till they get the money back. Wether they are entitled to do so depends on legal consideration as to whether they have a legal right to do so. There are other facts which, I think, will throw more light on the subject. I have now dealt with these transfers as they appear in themselves, and with a supposed claim under them; but there is other matter, I am sorry to say, which I must necessarily consider. I must come back to the deed of the 10th May. This is a mortgage deed to the agent of the enemy merchant, because Mr. Brandt had changed his character between the period of granting the first deed and granting the second. He had been a friend, a neutral, and had be-

come an enemy in the interval: and it was granted to cover advances made, and to be made, on a British ship detained by the ice in the enemy's port. According to ordinary prize law, I apprehend this instrument might have been of no validity, though a bonâ fide dealing between the parties. It is not necessary for me to decide upon its validity under present circumstances. I need not now determine what may be the rights of alien enemies with respect to collateral interests under the Order in the Council of the 15th April, nor how far British subjects are relieved from the restrictions heretofore imposed on trade during war with the enemy. I do not concern myself whether this mortgage was valid according to prize law or not, nor whether it was invalid by our municipal law, I advert to this deed only because it may by possibility explain the statement in the memorial, that Brandt and Wrongham were willing to transfer on payment of their claim; because, of course, I must not assume that either Brandt & Co. or Mr. Wrongham are very great lawyers, and they might apprehend, when that statement was made and they pursued this line of conduct, that under this deed of the 10th May, however colourable the former might be, they acquired a right to the vessel to the extent of the advances made to the vessel at Archangel, and ex facie they had adquired that right in the deed to the expenses incurred on a British ship by such an instrument. Then as for this third instrument. First, I am of opinion that the bill of sale of the 11th March, as I have already stated, was colourable and fictitious, and that according to prize law, it neither conveyed the ship nor created any lien upon her. Secondly, I am of opinion that the deed of sale of the 8th July, being founded expressly upon the deed of the 11th March, was also a nullity, because it was founded on a nullity; and no man can convey that to which he has no title. I say this bill of sale was null and void. I do not say it was altogether false or colourable — the bill of the 8th July. I am by no means of that opinion. I am very much inclined to think it was only false and colourable in part, and it intended to reserve an interest in the ship by way of security for the advances. Now, whether it was intended to make the deed of May or that of March the foundation of this reservation I do not pretend to say, for I am of opinion that neither can uphold their purpose — that is to say, neither the deed of March or of May can uphold the deed of the 8th July. I hope I have made that clear — that I consider the deed of March to be a nullity, therefore no foundation for the deed of the 8th July. I consider the deed of May to be simply a mortgage deed: and a mortgage deed never can give the power of making a sale, unless under circumstances which do not occur in this case. I ought to add, that

so far as appears, this ship was never out of the legal possession of the owners, Stewart & Smith. If, then, according to my view of this case—if according to prize law there has been no legal transfer — if that law requires, that to divest the title from the original owners the transaction should be bonâ fide, and there sould be a legal and equitable title conferred, or other considerations, which I need not mention, what is there to prevent me decreeing restitution of the ship to the claimants? The first objection is, that this vessel is registered in the names of Wrongham and Brandt & Co. of Archangel — that by statute law no other persons can have a legal and equitable title thereto. I state this proposition generally, because it is true generally. I apprehend to put it as shortly as I can, that by the law still at the present moment in force and operation, a bill of sale duly registered gives a title to those in whose favour it is registered, against any person who does not get a transfer under the clause in this act of Parliament. But there is no such case here; there is no one who claims under the registry, because the persons who claim are neither more nor less than Stewart & Smith, the venders. Here, then, arise several questions — whether I shall be successful in disposing of them I do not know, but at any rate I must have the courage to meet them. Nothing, in my opinion, is more undesirable than to put the case vaguely. If the Court is unable to come to a right conclusion, its judgment may be afterwards corrected; but if the Court gives a judgment, and the difficulty is never noticed, it leads to a supposition that the real point of the case never did arise. I will endeavour not to avoid the difficulties; I grant that they are not small. And, first, how far is it the duty of this Court to take cognisance of the municipal law of this country, sitting as a Court of Prize? And this head, I am sorry to say, may be again divided — first, as to a breach of the municipal law: and secondly, as to pronouncing a decision which may be incompatible with it. As to the first point, it is settled by various cases, that property claimed by British merchants cannot be restored, if at the time of capture the trade is contrary to British statute law. (*The Walsingham Packet*, 2 Rob. 77, and the cases there cited; *The Etrusco*, 4 Rob. 262, note.) This rule of law cannot, I think, apply to the present case, for I am not aware that it has ever been contended that this ship was illegally engaged in trade. To whomsoever she belonged, she might lawfully bring this cargo to Great Britain. It is also fit to observe that I deem the protection of British property from hostile confiscation a lawful and praiseworthy object, and that this circumstance renders this case wholly different from those I have cited.

Here, as any one can read the case of *The Walsingham Packet* who chooses to refer to it, I do not think it necessary to read it; but the principle on which it goes is, that you are not merely violating the law of the country in name and appearance, but doing an act held by the statute law to be injurious to Great Britain; you are endeavouring to obtain for yourself, for your own commercial purposes, the advantage of a trade prohibited by that statute law; therefore, as Lord Stowell very properly said, it was a breach of a great moral and legal principle. Stronger words I need not use; and the whole of that judgment proceeds on that ground. *The Etrusco* was a similar case: there the claimants of the Etrusco were carrying on a trade prohibited by the law. The second point is undoubtedly one of great difficulty, and of no ordinary magnitude, namely, that a decree of restitution would convey the ship to claimants not on the registry, and that this ship is a British ship. Yet upon this I will observe, that I do not recollect, and I do not believe, there has been any case in which a British ship has been claimed where any inquiry or question has arisen in the Prize Court as to the British register being in compliance with the bill of sale. Such formalities have not been entered upon, and, unless it was my bounded duty to do so, I should be reluctant to embarrass the Court with such questions — perhaps less embarrassing and perplexing now than they were in those days, but still quite sufficiently difficult not to induce the Court to volunteer to go into them unless it were distinctly a part of its duty. Then, again, it is a serious question how far the register alone would be binding in a Court of Prize; for could I condemn this ship as the property of Brandt & Co. merely because she was registered in their name, when I am of opinion that there was no transfer and that the selling was merely colourable? I apprehend I could not. I might condemn her for another reason, but I could not on the ground that she was the property of Brandt & Co., because the Court of Prize never goes on a mere formal instrument. Over and over again Lord Stowell, has said it is not the documents themselves which the Court goes upon; they must be true; they must be bonâ fide; it never goes on formalities. This is a broad distinction, which I consider not only indispensable to prize law, but to be one of the most honorable distinctions which exist between a prize and a municipal court — that a Prize Court looks to that which is bonâ fide true, while a Court of law is sometimes bound by formality, which prevents real justice in the case. But supposing this colourable bill of sale, and consequent registry, to be made to a neutral merchant, could I restore them? Raise

the question in that point of view, on the ground that no one else had a legal or equitable claim, could I restore to the neutral merchant? Now, what would be the effect of a decree or restitution in the Court of Prize? The possession of the vessel would be given to the claimant. This Court does not decide that the vessel is entitled to a British register; it has nothing to do with that question. It does not say whether there has been a forfeiture according to statute law or not; that is the province of another Court. It is silent, as it ought to be, as to penalties. The vessel may have been forfeited twice over by municipal law, but the Court would act exactly as if no such thing had taken place. Now, are there any cases in which a Prize Court would restore, whatever might be the case with respect to a British register? There are no such cases on record—no such case have occurred, as I believe—I know none. Take this case; suppose a British vessel sold abroad to a neutral subject—I apprehend a neutral subject might acquire a title which the Court must recognise, whatever was the state of the register. I apprehend it might give no title to a British subject, but it would convey a good title to a neutral, which I should be bound to respect; for the Court restores not as a British ship, but simply as a ship bonâ fide sold. I should not generally inquire—and this is a delicate question—by what law a vessel has been sold. See what the consequence would be if I did. If I were bound, in case a vessel was claimed by any neutral subject of any one of the states at present neutral, to ascertain precisely what was their law, whether the purchaser had acquired a good title by their law, I should be under the necessity of becoming, what I am sure I never shall be, master of the navigation laws of all these countries. Supposing I could by possibility get a glimpse of them, I never could ascertain whether there had been a fraudulent use made of them, if they had a register answering to something like our own, or whether all the formalities had been strictly complied with. True, the Court does sometimes make the inquiry. But why? For the purpose of ascertaining if the sale was bonâ fide. For that purpose, I confess, it might be considered important. But supposing you take the case of a neutral subject claiming a ship, and supposing the neutral in possession of the ship and I was satisfied that the possession was a bonâ fide possession, I certainly should not inquire if he had obtained this title through all the formalities of the country, both of the vendor and the vendee, because both would necessary to be inquired into. Again I say I should not enter into that inquiry, provided I was satisfied that he was the bonâ fide owner. I am well aware, with respect to English law, that the obli-

gation upon this Court may in some respects be different, but still, I think, according to the best of my judgment, not to the extent of requiring me minutely to examine the title not contested by any other claimant. I am of opinion, therefore, that I am at liberty to make a decree restoring this vessel to the claimants, not as a British ship entitled to a British register, for of that I do not judge, nor do I say, I repeat it again, that there has not been a forfeiture or penalty incurred; with that I have nothing to do. Before I come to a conclusion. I must consider what are the other objections so properly raised, and so very ably supported, on the present occasion. One, I think, I may dispose of, though not unimportant, in a few words. It was argued, in opposition to the bonâ fides of this transaction, that the claim was made by an agent, and ought to have been made by the parties; and I entirely agree with the truth of that observation, and think it was a circumstance of some suspicion, but I cannot say it was really anything more. I cannot suppose, as it is the commencement of the war, that the parties who are concerned in this matter, or their advisers in Scotland, were so well aware of the ordinary practice of this Court as to render it absolutely incumbent on them to be possessed of a knowledge of this course of proceeding, or that it was an error not of venial importance; at the same time, it would be of importance, unless the other facts removed the suspicions that arose from this circumstance, and which have not been explained, as they might have been upon further proof. It is said, secondly, that I might restore the ship, and condemn the enemy's interest in it, if he has any. But what is that interest? A bottomry bond is admitted in the memorial—that fact never was kept back. As to the master not having mentioned the circumstance of a bottomry bond, I was originally struck with the argument as to his silence; but I have had reference to the interrogatories, and I do not see that the interrogatories pointed to a bottomry bond at all. I do not see that there was an intentional concealment, and it comes out from the mate. I do not see that the interrogatories distinctly called for the master to allude to it, or indeed at all. I may here observe, it is not improbable—though I think I might have had more information on the subject, but some of the parties did not choose to give it—that Messrs. Brandt & Co. having a bottomry bond, and knowing they could not enforce, it here, or believing they could not enforce it, that was another reason why they offered to restore the ship on the condition of their advances being paid. They said, first. „We have got a mortgage deed of doubtful validity," Again, „We have got a bottomry bond of still more

doubtful validity: we cannot enforce it; but we will not transfer the ship—we will not be active unless we get our money back again." That I believe to be the real condition of the deed of the 8th July. Then how can I follow the course suggested of condemning this interest? If the bond be considered as given to an enemy, it is a nullity—it could not be enforced; if it is not given to an enemy, then I could not condemn such interest. Again: it is wholly contrary to the usage of this Court to take notice of either a mortgage or bottomry bond. I believe there is no instance in which it has been done, and all the cases and principles and decisions are to the contrary. I should be very unwilling so to do, in the present state of the law with reference to mere declarations and Orders in Council; and if I do not restore this vessel to the claimants, I have no alternative but to condemn her to the Crown. And how? Not as taken by a non commissioned captor, but I must condemn her as The Etrusco was condemned, for a violation of British law, to the Crown, I could not condemn her on any other grounds; and so to condemn her I think I could not do. First; because I have no proof of a violation of British law which by British law would entail such consequences as condemnation. Secondly, because there has been not intention to commit a mala fides act in violation of British law. Lastly, because the whole transaction is a deception on the British customs for the purpose of protecting British property, not for the purpose of deceiving British authorities; not with the intention of violating British law, but for rescuing property supposed to be in the grasp of the enemy. I do not say that this course of proceeding, even for a laudable purpose, is quite a correct proceeding; but I think I ought not to stay my hand in pronouncing a decree condemning this ship. I trust, in coming to this conclusion, whether well founded or not, I have at least fairly stated and met all the difficulties of the case. This inquiry has been most properly instituted. Neither the officers of the Customs nor the officers of the Crown would in my opinion have been justified in releasing this vesse without the judgment of this Court. It has had to steer through many difficulties, of a perfectly novel character; and where there are difficulties according to my view of the case, a ship never ought to be restored except a competent jurisdiction. The judgment of the Court will be to restore the ship on payment of the expenses which have been incurred by the Crown.

---

THE LEUCADE. — *April* 18, 1855.

*National character — Ionian Islands.*

*The national character of the Ionian Island is that of a free and independent state, and as such entitled to all the privileges of neutrality.*

This vessel, sailing under Ionian colours, was captured in the Black Sea on the 14th May, 1854, by her Majesty's ship of war Firebrand. She left Santa Maura with a cargo of olive oil, bound to Taganrog, in the Sa of Azoff. In the prosecution of her voyage, she put in, from stress of weather, first at Syra and then at Mitylene, and also touched at the Dardanelles. On reaching Constantinople it was suggested that she could not prosecute her voyage in consequence of the war, and her destination was as suggested, altered to Trebizond. She was captured about forty-eight miles from the Straits of Kertch, which the captors alleged was not the proper track and course for Trebizond, but for the Sea of Azoff.

Dr. LUSHINGTON. — It must be distinctly understood that all I am about to say on the present occasion applies only to the general question, and not to the particular circumstances of any individual case. Before I enter upon the consideration of the question which has arisen in this case—a question of great difficulty, and perfectly novel in its character—I must express to the counsel on both sides my sense of the great industry, talent, and research which they have shewn in the discharge of the duties intrusted to them. The Court has every reason to be satisfied with all they have done. I wish I could feel equal confidence in the result of my own labours; but I have seldom met with a case in which I have had to overcome greater obstacles. It may be an easy task to state the propositions to be determined, and yet it is almost self-evident that very anomalous consequences must follow from any decision. I have had many misgivings in my mind whether this was a case for the solution of a court of justice at all—whether the question did not more properly belong to the Executive Government. But however that may be, the task has devolved on me, and I must not shrink from it. Having had the advantage of consulting the authorities which have been cited—and it is a great advantage, for which I am indebted to counsel—I shall decline the task of commenting upon them. I find it would be a work of almost endless labour, and, as it appears to me, most unsatisfactory in its result. So many distinctions may be drawn as to many minute points of difference existing, that I should be afraid to enter upon such an undertaking. General prin-

ciples in the constitution of states, however just and true in themselves, bear but remotely when the question is the construction of a treaty; and upon the due construction of such solemn engagements I have satisfied my mind that the question I have to determine mainly depends. For the means of attaining a true construction I must depend on principles too notorious to require particular statement. What, then, are the facts necessary to constitute the propositions for the consideration of the Court? They are few indeed. The vessel proceeded against is an Ionian vessel, under the Ionian flag, destined, for the purpose of the present inquiry at least, to Taganrog, a Russian port. The captors say that such a voyage by an Ionian ship subjects her to condemnation. The claimants say, that neither by the law of nations, nor any other law, are they liable to condemnation; that the Russian port of Taganrog was not blockaded; that they did not carry contraband; that the expedition in which they were engaged was lawful; and that they are entitled to restitution. Such is merely a general statement of the averments of each party. I must now endeavour to set fort as clearly as I can the reason and principles on which the prayers for condemnation and restitution are founded. The counsel for the captors allege that all Ionian vessels are to be considered as British vessels; that as British vessels are prohibited from trading with Russia during the war, so, for the same reason, are Ionian vessels—in other words, British and Ionian vessels are to be placed in the same category; that as regards a power hostile to Great Britain, the Ionian islanders stand in the same position as British subjects. If this proposition be true, it necessarily follows, as a corollary from it, that all trade with the enemy of Great Britain not allowed to British subjects is prohibited to the inhabitants of the Ionian Islands. There is no doubt that a British vessel could not trade with the port of Taganrog: therefore, if British and Ionian vessels are in eàdem conditione, this vessel could not lawfully prosecute her enterprise, and must be condemned. Now, the claimants deny all these propositions; they say they are not British subjects, they are not at war with Russia, and they have a right to carry on with Russia any trade that the subjects of a neutral nation could lawfully be engaged in. Before I proceed further, let me consider what constitutes the title of a captor to condemnation, according to the view Lord Stowell took of this matter—for I neither can nor ought to trust myself with any notions of my own not based on his decisions. During war, a British ship of war captures a ship on the high seas, subject always to the risk of costs and damages – a question I need not now discuss—but. on the other hand, entitled to demand condemna-

tion if the captured vessel did not make out its title to restitution. I think I do not put the case more strongly than all the decided cases justify, when I say that the claimant must establish his title to restitution in the first instance—that is, he must shew that the property belongs to him, that he is entitled to claim in the character he assumes, and that he is not violating the ordinary laws of war. Such a claim, indeed, may be barred by shewing a violation of blockade or otherwise. That is a totally different matter. I have mentioned these matters for this reason—that it may be a subject of inquiry on whom the onus probandi rests in this case; though I do not think, in any view I may take of the case, that such question will in any material degree affect the result. I will assume for the present that the onus probandi lies on the claimant. His case is this: — „I am a subject of the Ionian States; no war has been declared by them against Russia, or by any competent authority on their behalf; we are at peace, and the trade is lawful." In the absence of any such declaration—and none has been produced—I think that the claimants are entitled so to rest their title, and to throw upon the captors the onus of proof. But before I proceed further I must notice the declaration of the Ionian Government making known the Queen's declaration. The senate publishes, for general information, a proclamation by her Majesty, the sovereign protectress of these states, dated London, March 28th, containing a declaration of war against his Imperial Majesty the Emperor of all the Russias. The senate warns all protected subjects of her Majesty belonging to these states to be guided by the above royal declaration. I think I may safely say, that in this declaration of the 28th March itself there is not a word to be found which can by any ingenuity be construed, directly or indirectly, to place the Ionian States in the condition of warfare with Russia. The Ionian States are not by that declaration directed to do, or to abstain from doing, anything. Then what does the senate mean by directing all protected subjects to be guided by it? I have some doubt whether they knew themselves—whether they had any clear or distinct idea upon the subject; for if they had, I conceive it is hardly possible that they could, on so important a matter, have expressed themselves in terms so unsatisfactory and so ambiguous. I cannot venture to say what the meaning is; but this I think, that it cannot safely be held that this proclamation is equivalent to a declaration of hostilities against the Russian Government, or an annunciation that such declaration had been made on behalf of the Ionian Islands by the protecting power, or by any other authority. I think so for several reasons. First, because I believe that so solemn an act as a declaration that the Ionian

States were at war ought never to be expressed in terms so doubtful as these. Secondly, because the terms in which the proclamation is couched are quite consistent with a simple notification that hostilities existed between Great Britain and Russia, and that the subjects of the Ionian Islands must submit to the consequences which such a state of things would necessarily entail; in fact, the construction might be, as was argued on behalf of the claimants, that this was such a proclamation as a neutral government might have made. And, lastly, because, if the arguments of the counsel for the Crown be well founded, it was not competent to that government to declare war at all. So far, therefore, as the proclamation making known to the Queen's subjects the declaration of war of the 28th March is concerned, I consider the question to be res integra. But the question I have to decide assumes this shape—not whether Great Britain has power to declare the Ionian States in hostility with Russia, but whether, Great Britain being at war with Russia, it follows as an inevitable consequence that the Ionian States are placed at war with Russia also. These are two very different propositions. I have not been told on behalf of the Crown—and the officers of the Crown ought to have received the information if there had been any such to be had—that Great Britain has done any act whatever to place the Ionian States in hostility to Russia. So far as my own knowledge goes, I know of none. Therefore, and for the reasons I have now stated, I have only to consider the last proposition, whether, Great Britain being at war with Russia, the Ionian States are, ex necessitate, at war also, exactly in the same way as Jersey, Guernsey, Jamaica, and Canada would be placed in hostility by a declaration of war against Great Britain by any other power. Now, this view of the case opens a very wide question; for if should hold that the declaration of war by Great Britain against Russia would at once place the Ionian Islands in a state of war with Russia, then it follows, as it appears to me, as an inevitable consequence, that if war be declared by Great Britain against China, against the United States of America, or against any other power, the subjects of the Ionian States must be constituted ipso facto enemies of such nation; for it has not been and cannot be contended that the empire of Russia stands in any peculiar relation, so as to make war with her an exception. The political history of these islands was traced from an early period with great care by the counsel on both sides: it will not, in my view of the case, be necessary for me to recapitulate it. I proceed upon the assumption, which I believe to be accurate—for it matters not if it be not precisely accurate in all its particulars—but to the

effect, that all these islands were conquered by Great Britain during the war ending 1815. I proceed on that assumption—whether Corfu surrendered at that time or some other I need not inquire—I proceed on the assumption that Great Britain deals with them as conquered. Had they continued after the peace in the same state, they would have been a part of the dominions of Great Britain, governed as other conquered territories were governed, by the Crown and acts of Parliament. Great Britain, however, did not retain these islands in the ordinary course of conquered territories, but she exercised a right indisputably belonging to her, of making, in conjunction with other powers, a new and different status for these islands. Great Britain ceded her original rights, and merged them in the new settlement. I am of opinion that no right remained in Great Britain after the treaty to which I am about to refer, except the rights conferred by that treaty; that from the nature of that transaction, and from the terms of the treaty itself, Great Britain can at this period exercise no rights whatsoever that are not to be found within the four corners of that treaty; that there does not remain a scintilla of the original right of conquest; that for reasons with which I have no concern Great Britain laid at the feet of the contracting parties, as she had a right to do, the power and authority she had previously acquired. Henceforward the treaty is the sole guide; from this document must be derived all the rights of the contracting parties, and all the rights and the obligations of the Ionian States. The treaty of Paris of the 5th November, 1815, was made between Great Britain, Austria, Russia, and Prussia. I apprehend it is a mere truism to say it was equally binding upon all and each of them. The first article declares that these islands shall form a single free and independent state. My province is simply that of construction—of ascertaining to the best of my ability what the contracting powers intended by the contract into which they entered, and that with reference in the first instance to the words of the contract itself; but I must look to the whole of the instrument, and not to a part. Terms, however strong and clear in themselves, whatever meaning may be attributed, necessarily attributed to them, standing alone, may be modified by other parts of the same instrument. The construction, therefore, I put on this first article is, that the Ionian Islands shall form a single free and independent state, according to the plain meaning of those terms, subjects to, and liable to be controlled by, the rest of the treaty. The whole treaty creates one obligation. The second article is one of great importance—the declaration that this state shall be placed under the immediate and exclusive pro-

tection of the King of Great Britain. I am strongly inclined to think that the necessary and inevitable consequence of such a condition is, that the King of Great Britain has the right of making war and peace; indeed, such a power is inseparable from protection; for how could the duty of protection be fulfilled without such a right? and how could the Ionian Islands be secured from agression but by the exercise of that power? and how could their tranquillity be secured afterwards save by the power to conclude peace, with all its concomitants? But it is another and wholly different question, whether in consequence of this protectorate right the Ionian States become ipso facto the enemies of all or any power or powers with which Great Britain may happen to be at war; and it is also another and a different question, whether, if Great Britain were, on account of Ionian grievances alone, to adopt measures for her protection against any other state, the kingdom of Great Britain would necessarily be at war with such state. This is a question which I must consider when hereafter I further discuss the provisions of this treaty. The concluding part of this article is not important. The other contracting powers renounce every right or pretension which they might have had with regard to the Ionian Islands, and guarantee all the dispositions of the treaty. It is obvious that this clause entirely removes from me the necessity of looking into any part of the antecedent history, because whatever might have been the claims of any of the contracting powers, they have so completely ceded and merged them by this treaty, that it were perfectly vain to look back to them to obtain any information which can by possibility be of use on the present occasion. It is important, however, to bear in mind that all the contracting powers guarantee the position of these states. Now, this guarantee, it appears to me, opens another view of this case. Did Russia, Austria or Prussia intend to guarantee so intimate a dependence on Great Britain, that if one of such guaranteeing powers became at war with Great Britain—I must use the same expression over again of necessity— the Ionian States must take part in that war? It would, I think, be a singular guarantee, for it would be to guarantee a state of warfare against themselves, and in which the Ionian Islands might not have the remotest interest. Take the case of a war between Great Britain and Prussia, some dispute having arisen in the Baltic from the affairs of Denmark, or any other cause, would it not be extraordinary if Austria, or Prussia herself, was to guarantee, as a matter of necessity, a war against herself, and in cases that might be supposed most injurious to the interests of the Ionian people? I mention

these instances not as decisive of the question before me, but as elucidating some of the very gross anomalies which might very possibly arise from some constructions of this treaty. Whether they were in any degree foreseen or intended by the high contracting powers is a question upon which I am not called on to speculate. Some of the secondary provisions of this treaty I may omit to notice with much minuteness. By the third article the United Ionian States were, with the approbation of Great Britain, to regulate their internal organisation. By the fourth there is to be a legislative assembly, and a new constitutional charter, also to be ratified by the King of Great Britain. Until such charter was ratified no alteration was to be made in the existing constitution, save by the King in Council. Until that period, therefore, as to internal concerns, these islands remained nearly, though not altogether, in the position of conquered islands belonging to the Crown of Great Britain. The fifth article declares that his Britannic Majesty shall have a right to occupy fortresses of the islands, to maintain garrisons, and have the control of the Ionian forces. By the sixth, a particular convention is to regulate the maintenance of the forces, payment of the garrisons, and the number of men in time of peace. This is a remarkable limitation, because it evidently leads to the conclusion, that in time of war—non constat what war—Great Britain was not to be subject to any such restriction. The seventh article is one deserving great attention. The trading flag of the Ionian Islands was acknowledged by all the contracting parties as the flag of a free and independent state. The effect of this provision, I apprehend, is, if war existed between Russia and Austria—Great Britain having no part in it—the Ionian flag would be respected as the flag of a neutral power. The description of the flag to be carried I need not enlarge upon. I must also observe, that the whole diplomatic power is lodged in Great Britain by virtue of this treaty. The constitutional charter does not, in my opinon, essentially influence any view I may take of the question on which I am unfortunately called to pronounce an opinion. The status of the subjects of the Ionian States must be governed by the treaty, not by the charter, so far as any question may arise affecting the right or interest of the powers parties to that treaty. Now, then, I will make a short summary of this case; it will shew some of the anomalies. A single free and independent state, having the flag of a free and independent state, the military, naval, and diplomatic power is vested in the protecting state—the protected not the subjects of the protector, and not British subjects, for that is perfectly clear. Now, it is my duty, if I can, to give

effect to all the main provisions of this treaty. I must maintain the quality of independence, save as modified by the treaty itself, and, by parity of reasoning, the independence of the flag, or rather the rights and attributes of the flag of an independent state. Having carefully addressed myself to all these considerations, I come to the question of whether I ought to condemn the ship and cargo proceeded against as the property of British subjects trading with the enemy, as the property of allies trading with the enemy, or as the property of subjects of the Ionian States being at war with Russia. There is no other state of things in which I conceive it to be possible to pronounce a decree of condemnation. Now, with respect to the first ground of condemnation, I am of opinion that this property cannot be condemned; for, according to all the authorities, and all the principles on which the authorities are founded, no property can be condemned on that ground unless it belongs to a British subject in the proper sense of the term, which the Ionian subjects are not. As to the second ground, I am of opinion I cannot condemn, because the Ionians are not allies in the war, no act whatsoever of the Ionian Government, or of the protecting power, has brought them within the fair meaning of that term. On the third ground, I am of opinion that it does not follow of necessity that the Ionian subjects are at once, by a declaration of war by the Crown of Great Britain, confined to a declaration of war by Great Britain only against another power comprised within that declaration, and constituded enemies of that power. This being so, and there being no act of the protecting power, the Ionians stand in a very singular position. Great Britain may have authority to do so, as the protecting power is possessed of all the right of treating with foreign nations, and the right to place them in the category of enemies; but she has not thought proper to do so. Now, this observation, I think, is entitled to more weight, from a consideration of the manner in which Great Britain has exercised the great power secured to her by the treaty. I refer to the convention, dated in January, 1852, between the Queen and the King of the Netherlands. The terms of that treaty are—the inhabitants and vessels of the Ionian Islands shall enjoy, in the dominions of his Majesty the King of the Netherlands, all the advantages which are guaranteed by the treaty of the 27th October, 1837, between Great Britain and the Netherlands; and by the convention additional to that treaty, signed in March, 1851, so soon and for as long as the Governement of the Ionian Islands shall grant to the inhabitants and vessels of the Netherlands the same advantages which were granted in these islands to the inhabitants and

vessels of Great Britain. The commencement of that treaty is not unworthy of observation. The Queen negotiates on behalf of the Ionian States as perfectly separate and distinct from the dominions of the Crown of Great Britain. It commences — „Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland on the one part, and his Majesty the King of the Netherlands on the other part, being desirous of promoting the relations of commerce and navigation existing between the united states of the Ionian Islands, which are under the protection of her Britannic Majesty, and the kingdom of the Netherlands, have agreed to conclude a convention for that purpose; and have named as their respective plenipotentiaries," &c. Nothing can be more manifest than this preamble to shew that the Queen of Great Britain had negociated for the Ionian Islands as an entirely separate and distinct state. Now, it appears to me that certain conclusions follow from the consideration of this treaty: first, it is evident that her Majesty ascribes to herself the right of making treaties on behalf of the Ionian States:—secondly, that no treaty between Great Britain with another state does include the Ionian Islands, except specially named; I think that is perfectly evident, because otherwise there is no necessity for this treaty if it was included in the former;—and, thirdly, that this power vested in the Crown of Great Britain is limited, and limited as to the Ionian States in the same way that the power is limited with respect to the British territories themselves, namely, the Crown may contract; but as to all internal legislation necessary to carry such contracts into execution, it rests with the Governement of the Ionian States to adopt the required measures, as it would in similar cases rest with the British Parliament. Now, there is another very recent treaty, with the Grand Duke of Tuscany, bearing date the 30th December, 1854. By the second article of that treaty it is stipulated, that the subjects of the Ionian Islands and their vessels shall enjoy the same privileges as the British ships in the Tuscan dominions, subject to the condition that the Government of the Ionian Islands shall grant reciprocal rights. Here again it is perfectly manifest that there must be a distinct contract to include the Ionian States, and that no obligation or contract with Great Britain, or for a part of her own dominions, would otherwise include these states. Now, if it be necessary for purposes of a secondary character, or commercial purposes of comparatively small importance, for Great Britain specially by name to include the Ionian States, and if, in the exercise of the powers of peace and war conferred—if they are so—on Great Britain, such powers are exercised in so

special a form and manner, does not the same argument shew that when Great Britain, as the protector of the Ionian Islands, intends a measure of infinitely greater consequence as affecting their welfare, such an intention should be expressed in a formal and definite shape, that all the subjects of those states may be aware of their changed condition, of the duties and obligations which await them in consequence of their being placed in a state of hostility with a great continental power? To me, I confess, it appears clear that what was deemed proper and necessary for minor changes must à fortiori be expected where the inhabitants of a state called free and independent, and guaranteed to be so, not by Great Britain alone, but by other powers, are converted into enemies of one of the guaranteeing powers themselves. But confining myself to the consideration of the question, whether by the terms of the treaty the subjects of the Ionian States, as a necessary consequence of the provisions of that treaty, become the enemies of the protecting power, at least I ought to consider from what cause such necessity springs. Again I must repeat the terms of the proposition, to prevent mistake. I am not putting, or attempting to put, bounds to the authority of Great Britain under this treaty; I am considering the import of the treaty only where Great Britain has not declared the exercise of her power. If this view of the case is at all immaterial—at all inconsistent with the powers of the treaty—at all injurious to the subjects of the protected states themselves, that whatever might be the relations of Great Britain towards Russia or any other country, peace with the Ionian States should continue at least until war was declared on their part by Great Britain, are there not many instances in which Great Britain herself might wish not to involve the Ionian states in a warfare in which she herself is engaged, but in which they have no interest? But, above all, I must repeat what I have so often said before in substance, could it have been the intention of the contracting powers, evinced by the terms of the treaty, that a state of warfare should necessarily follow upon hostilities breaking out between themselves and others, without giving, in the terms of the proposition, even an option to the protecting power to leave the Ionian States at peace? To make the extension of all wars to the Ionian States inevitable would be to deprive the protecting power of her discretion to leave them at peace. Now, I am told that anomalous consequences must follow if the Ionian States are allowed to maintain a neutral character. I admit it must be so. But will such consequences be more repugnant to the treaty than to hold that a guaranteed free and indepen-

dent state is involved necessarily in war by the act of another state, contrary to their own interests, and without the least regard to them, and that not by the act, the deliberate act, of the protecting power, but merely as an inevitable inference? But, again, are anomalous consequences resulting from a treaty a reason for abrogating its main provisions? For construing such provisions, if possible, so as not to produce such consequences, no doubt there is very strong reason; for abrogating, none. Though all the contracting powers may be bound by what they have done, yet surely it would be difficult to contend that such a construction as this must be taken as actually foreseen, and intentionally provided for too, by the stipulations of the treaty, to the effect of entailing on the Ionian States any war in which Great Britain may be involved. But to this I ought to add, that if anomalous consequences, or such as can be deemed so, could dissolve treaties, I fear there would be little security for compacts amongst states. It often happens, unfortunately, from the want of care and caution, that treaties are so framed, that when they come to be put in practise, consequences wholly unforeseen by the contracting parties may arise. But are, in this case, the anomalies so fearful, and are the consequences so detrimental, to the protecting power as have been supposed? Trade by the enemy to the Ionian Islands there can be none without the consent of the protecting power, for Great Britain is in possession of all the fortresses and all the ports. What trade can be carried on by Ionian vessels? Every vessel under the Ionian flag must be provided with a pass signed by the Lord High Admiral, or she will not be considered as navigating according to law. The protecting power, if she chooses to exercise it, has ample means of preventing any injurious consequences arising to herself, and that without resorting to any violent construction of the treaty. I have not hitherto adverted to the Order in Council of the 15th April. I will now consider what bearing it has on the question before me. By the Order in Council bearing date the 15th April it is declared that all the subjects of her Majesty, all the subjects of any friendly or neutral state, may, notwithstanding the present hostilities, freely trade with any ports or places not in a state of blockade, contraband and carrying despatches excepted. Now, nothing can be clearer or more comprehensive than this declaration: there is only one exception; it is in these words — „Except that no British vessel shall, under any circumstances whatever, either under or by virtue of this order or otherwise, be permitted to enter any port or place in the possession or occupation of her Majesty's enemies."

The single question on this occasion is, whether a vessel under the Ionian flag is a British vessel within the meaning of this declaration. Whether this question was a casus omissus, or what were the intentions of her Majesty's Government, save as expressed in this declaration, I am not called upon to inquire. Then what is the definition or true meaning of the words „British vessels?" First, all vessels properly so called, according to our municipal law. Secondly. all vessels under the British flag, though perhaps not strictly entitled thereto, because by the law of nations the carrying the British flag stamps on them, as to other nations, the British national character; and, thirdly, such words may mean—though this is a much more doubtful point—vessels under neutral flags, but owned by British subjects. Now, I can affix no other meaning to these particular words. Within which of these three meanings can I place an Ionian vessel? Not in the first or second clearly, without utterly disregarding and discarding the plainest expression of the treaty. I never can call the the Ionian flag the British flag. The words of the treaty are the acknowledgment of the flag of the Ionian Islands as the flag of a free and independent state. If words have any meaning, these words do not mean „British flag." Then, lastly, can I say that this vessel, under the Ionian flag, and owned by the inhabitants of these states, was owned by British subjects? I am of opinion that by no rational mode of construction can I come to such a conclusion. I think that this Order in Council, judging from its term, does not contemplate the case of the inhabitants of the Ionian Islands at all. I think they are not strictly British subjects, either in the strict sense of the terms, or any other within the purview of this Order. I have, therefore, come to the conclusion that an Ionian vessel is not by virtue of this Order prohibited from entering a Russian port not blockaded. There is, however, another question behind. Though the Order does not prohibit, does it permit and sanction an Ionian vessel in going to a Russian port? The solution of this question will depend on other consideration. Is an Ionian vessel a vessel under a neutral or a friendly flag? Is an Ionian a subject of a neutral or a friendly state? If these questions can be answered in the affirmative, then the Order in Council would operate on this case; if not, then I apprehend, according to the view I have already taken, that the case must be remitted to the law, independently of the Order in Council. I have brought forward this proposition because I am not willing to pass by any matter of importance discussed at the bar; but if I should be of opinion that the claimants are entitled to restitution independently of this Order in Council, it would

not be necessary to determine whether they are included in the provisions of it, and it may be that the very grounds on which I hold the claimants entitled to restitution would bring them also within the operation of the Order in Council. I shall, if there be no other merits affecting the question, and if the case is to depend solely on the point argued before me, restore this ship, on the following grounds:—First, because it is not the property of British subjects in any sense of the term; consequently it cannot be, as the property of a British subject, illegally engaged in trade with Russia on the ground of the war with Russia. Now, it may be, as to this head, not unimportant to consider on what ground the property of a British merchant trading with the enemy of Great Britain during war is condemned. We have all the law in the case of *The Hoop*, and in *The Nelly*, cited in *The Hoop*, (1 Rob. 196). It is upon the ground that such property is taken adhering to the enemy, and therefore the property, being bound not so to adhere, is considered pro hâc vice committing an illegal act. Such property belonging to a neutral is not adhering to the enemy in the sense which is meant in this judgment, for he has no enemies to adhere to. The prohibition is to British subjects only, or to allies in the war. Now, Lord Stowell, in the case of *The Hoop*, especially relied on the authority of Bynkershoek, and upon a greater authority he could not have placed his dependence; and every word in the passages quoted, and in the whole treatise, relates to subsidies to subjects, and to subjects only. That is the expression used in Bynkershoek—to subjects only. So, in the numerous cases cited by Lord Stowell, the whole inquiry is, whether the property claimed was the property of British subjects—the subjects of Great Britain, in the sense in which that term is used in courts of prize—namely, persons carrying on trade in territories subject to the British Crown, and consequently owing at least a temporary allegiance to the Crown of Great Britain. Then, do the subjects of the Ionian States stand in eâdem conditione? It is admitted on all hands that they are not British subjects in the proper sense of the term; they have not their domicile in British territories; for to make such an averment would be to set the whole treaty at nought; it would be to make a mockery of the most stringent stipulations contained in that treaty. Diplomatic authorities may do so; a court of justice cannot. Again: the Ionian subjects do not participate with British subjects in the advantages of commercial intercourse in virtue of this treaty. Are they to suffer the inconveniences, and have none of the benefits? Do they owe any allegiance to the Crown of Great Britain which they violate by such a trade? Perhaps this is the nicest and most difficult point; but I am of opinion that alle-

giance, in the proper sense of the term, undoubtedly they do not owe, because allegiance exists only between the sovereign and his subjects, properly so called, which they are not. A limited obedience, according to the treaty, they do incur, and that by the terms of the treaty itself, as a sort of equivalent for protection; and there may be cases in which it might be open to Great Britain to declare that abstinence from trade with her enemy is due for such protection. But is it to be enforced without such a declaration? I think not. But, again, is this presumed illegality of trade a principle to be enforced beyond all precedent—for precedent I can find none—beyond what it has hitherto been carried by any Court, in any country, at any time, in any decided case? On what ground is it to be based? Not of advantage to the Ionian Islands, for they have no interest in the quarrel; while, without a possibility of benefit to themselves, they may be deprived of a lucrative trade, and that, too, without any formal act done by the protecting power. I have mentioned at least some of the reasons which have induced me to that conclusion, I have done. I shall restore, because the property is not the property of allies in the war; for neither by the treaty nor by the law of nations can I impose on the subjects of the Ionian States that character. Again: I shall restore, because if Great Britain has the right by treaty of declaring war between the Ionian Islands and Russia, she has not done it; because, in the absence of all such declaration or solemn act, in whatever form, I am of opinion that the Ionian subjects are not placed in a state of war; because I hold it to be the duty of every Court professing to administer the law of nations to carry into effect and operation the plainest terms of a treaty, though the consequences may not be perceived. Various anomalous results may follow, but they are infinitely less important in their consequences than if a Court of justice should take upon itself to disregard a solemn compact carefully expressed. I hardly need go further. If, therefore, the only question as to this ship and cargo should be the title of subjects of the Ionian States to claim ships and cargoes, their property, engaged in trade with Russia, I must hold myself bound to restore. I wish to add, that this judgment is founded on the conviction that I am bound to give effect to the treaty of Paris, and that notwithstanding the consequences I have stated, yet I am equally bound to carry out its deciding provisions; those leading provisions I have already stated. This only goes to the general question.

*Addams.* — I submit to the Court that the claimants are entitled to costs and damages.

Dr. Lushington. — I can not give the costs at this stage of the pro-

ceedings. When I have heard the whole case out, if you claim costs I shall hear your argument; and then, of course, I shall be governed by the decision in the Privy Council - by the principles there laid down. That must be my guide in future; but I beg it to be understood that I shall expect an argument on the point of the application of the principles of that case to the present.

---

THE LEUCADE. — *May* 19, 1855.

*Capture — Restitution — Costs and damages.*

Dr. LUSHINGTON. — In this case, on behalf of the claimants, the Court has been prayed to decree restitution, with costs and damages. On the part of the captors that prayer is opposed, and they have asked, if the Court is not satisfied, that it would allow them the benefit of giving explanatory evidence. Those are questions which I consider to be of very great difficulty. Some of them are likely to occur frequently; and it is for the interest of all concerned, or who may be so in future, that the Court should to the best of its ability fully consider the points which have been discussed, and declare what, according to its conception, the doctrine and practice of this Court has been, and the course which on similar questions, where there are no distinguishing circumstances, it will pursue in other cases as well as in this. The questions which so present themselves are, first, the question of costs and damages, when they ought to be decreed to the claimant. Before I enter on this discussion, I will state the principles and rules by which I have been, and am anxious to be, governed in all my judgments, and which I deem to be binding on the Court, whatever its own individual opinion may be in any particular case. The Court is, I conceive, bound to adhere without deviation to a course of precedent adopted by its predecessors, though not to a single decision. Where that course has also been sanctioned by the Court of Appeal, this Court has no discretion at all; its sole duty is to obey; if I am able to discover what that course has been, to it I must adhere, until either it be shewn that I have mistaken it, or that the Judicial Committee have made any change therein. Until this has

happened, I should not, from any notions of my own, or by reference to general principles, or strong dicta in particular cases where there was no doubt as to the application of the general principles, or from foreign authorities, consider myself at liberty to depart from the established practice of this Court. Indeed, it would appear to me that such practice would but shew to what extent and within what limits, according to the judgment of my predecessors and the Court of Appeal, the general principles should be carried out, and would prove under what modifications they ought to be enforced. Such is my notion of the duty of a Court subject to a Court of Appeal. The Privy Council stands in a very different situation; they have infinitely larger powers; are at liberty to exercise a much wider discretion, the limits whereof it is not for me to attempt to define. Whenever that Court may have given a clear explanation of the principles which ought to be adopted, or of the manner in which they ought to be brought to bear in practice, and the extent to which they should be carried, whether such explanation be consistent with former practice or not, it becomes my duty, without any regard to my own opinion, or any notion of my own, to regulate all my proceedings by the judgment of that superior tribunal, and to the best of my ability, without regard to any other consideration, to give the fullest force and effect to the expressed directions of that superior authority. If I fail in so doing in this or in any other case, such failure will arise from inability on my part, and not from want of inclination, for no duty can be more imperative than strictly following out the decrees of the superior Court. If this were not done, all would be uncertainty and confusion. In this inquiry, therefore, as in all other matters, my first guide will be the principles adopted by Lord Stowell, as modified by him in constant usage and every-day practice, and I shall not depart from them, save as I may be admonished to do by the Court of Appeal. I now, then, approach the question of costs and damages. That is an expression very familiar to our ears, but still it requires some explanation; and my apology for entering into some detail is, that as there have been no prize proceedings for nearly forty years, it is impossible for the present advocates and proctors to be intimately acquainted with the practice of the Prize Court. Valuable as our reports are, admirably calculated to give a knowledge of general principles, they were not intended, and are not calculated, to give full information as to matters of every-day practice—matters seldom made the subject of any reports. Costs alone, independently of damages—I mean law costs, in the common acceptation of the term—were very seldom, if ever, given in the Prize Court of Admiralty to either the captors or the clai-

mants. I hardly remember a single instance. I did in this war in one case, under very peculiar circumstances, condemn a British merchant in costs where the claim was abandoned; but I doubt if I could have found a precedent of a similar decree where the claim was given by or on behalf of a neutral merchant. In this, as in many other respects, the practice of the Prize Court wholly differs from the practice in courts of equity and common law. Costs, however, in the court of appeal were sometimes given, but not very frequently, and still more seldom was it that such decree extended to the costs in the court below, and, as I believe, such rare cases were confined to the decrees of Vice-Admiralty Courts. Captors' expenses include law costs, and all other expenses fairly incurred in bringing the case before the Court; but as this matter is not immediately connected with the question I am now to decide, and as this judgment will, I regret to say, be of some length, I need not now enter upon it, save to observe, that if the absence of what is termed probable cause appearing on the ship's papers and depositions is alone a ground for comdemnation in costs and damages, a question which I dare not attempt to solve must arise, and it is this—if upon the depositions and ship's papers there is probable cause for detention and bringing to adjudication, is not such a case for captors' expenses? How under such circumstances the intermediate line is to be drawn I have not the slightest conception, if that should be the established principle. Costs and damages may be best expressed by the term „restitutio in integrum" — complete indemnity for the capture. It is, then, now my object to shew what was the course of proceeding in these matters during Lord Stowell's time; but it will tend to make this inquiry clearer if I first state generally the different circumstances under which costs and damages may be decreed. We must bear in mind the wide difference between the detention of a vessel under the colours of the enemy and under neutral flags. The detention of a vessel under hostile colours is a matter of duty; the Court may condemn on proof which would be inadmissible or wholly irregular in the instance of a neutral vessel. It may be justifiable, or even praiseworthy, in the captors to destroy such vessel—I mean an enemy's vessel. Indeed, the bringing to adjudication at all of an enemy's vessel is not called for by any respect to the right of the enemy proprietor, where there is no neutral property on board. But, for totally different considerations, which I need not enter upon, where a vessel under neutral colours is detained, it is the right of the neutral to be brought to adjudication, according to the regular course of proceeding in the Prize Court, and it is the very first duty of the captor so to do if it be practicable. From the

performance of this duty the captor can be exonerated only by shewing that he was a bonâ fide possessor, or that it was impossible for him to discharge it. No excuse as to inconvenience or difficulty can be admitted as between captor and claimant. If the ship captured be lost, that fact alone is no answer; the captor must shew a valid cause for detention as well as the loss. If the ship be destroyed for reasons of policy alone, as to maintain a blockade or otherwise, the claimant is entitled to costs and damages. The general rule therefore is, that if a ship under neutral colours be not brought to a competent Court for adjudication the claimants are, as against the captor, entitled to costs and damages. Indeed, if the captor doubt his power to bring a neutral vessel to adjudication, it is his duty under ordinary circumstances to release her. These observations will be found hereafter to have a bearing on some of the decided cases which have been referred to in the case of *The Ostsee.* Again; costs and damages were given where neutral vessels were brought to adjudication duly, but the detention was deemed to be unwarrantable. This will be the chief matter for investigation at present. The materials for inquiry into the practice of the Prize Court of Admiralty of England are not of very great extent. The reports of Sir Christopher Robinson, of Dr. Edwards, of Sir John Dodson, and Mr. Acton are our principal sources of information. The appeal cases will furnish some further means of knowledge, and so will the records of the Court itself; but to examine them requires much time, and the expenditure of great labour. After all, as I have already observed, the usage of the Court, the every-day practice, can only be known thoroughly by those who have had opportunity of observing it daily. I am sorry to say very few survive who can speak from their own personal experience. Then what proof of the course of proceeding adopted is to be extracted from these materials, namely, the reports I have referred to? The cases are very few in number. First, the cape Nicola Mole cases, and *The Actæon*, and others falling under the same category, must be considered. It may be well to state the mode of proceeding in these cases. The captors were called upon by monition to proceed to adjudication; they were unable to do so in most of the cases; the ships and crews were gone; and in the case of *The Actæon* the ship was destroyed, and the papers were destroyed also. The captors appeared under protest, the object of the protest being to shew that the capture and destruction of the ship was warranted, and that the not proceeding to adjudication was justified by circumstances, as in the case of a captured vessel justly detained, but accidentally destroyed by a storm. The onus probandi lay

entirely on the captors, and, of course, captors' evidence was admitted, for there could be no other. The Court then pronounced for or against the protest. If for the protest, there was an end of the case; if against it, the captors appeared absolutely, and, according to the circumstances of the case, were condemned in costs and damages for not proceeding to adjudication, or to restitution in value. It is not always in the reports that these proceedings are reported distinctly; but in one of the Cape Nicola Mole cases it will appear what was done—that is, in the case of *The Huldah* (3 Rob. 236). I need not enter into the particulars of that case, because my only object is to shew what was done in that case, and the conclusion of it. The protest was overruled; „an absolute appearance being given for the captors, the cause was heard on the merits, when the Court decreed restitution of the principal part of the cargo, belonging to the owner of the ship." I point this out because there was a distinction taken in the Cape Nicola Mole cases; in some, there was restitution with costs and damages; in some, restitution of the cargo only. This distinction does not seem to be adverted to. Now, these cases were distinguished from others in many important respects. The principal question was, though mixed up with others, whether the not proceeding to adjudication was justifiable, not whether the original detention was justifiable, though that was thrown in the case of *The Actæon* (2 Dods. 48). In the case of *The Actæon*—a case which I perfectly well remember, having argued it, and I have had recourse to the original papers to see whether my memory failed me or not—that was a case under a license, where captain Capel acted under the express orders of the commander in-chief on the station; for I find, on looking to the proceedings, that that was the state of the facts. There was no doubt as to his being indemnified by Government; but it should be known that the invariable rule of the Government was, not to pay, or undertake to pay, on behalf of the captors, one single sixpence till the case had been heard and decided by the Court of Admiralty; and for this purpose, and this purpose only, *The Actæon* was brought before the Court, and all the circumstances stated, though I must say with very considerable irregularity, with a view to save the Government, not captain Capel, who would have been broken if he had disobeyed the orders of his superior. It is clear that the destruction of that vessel, and consequent thereon the not proceeding to adjudication, was the ground of that decree. Lord Stowell says, (p. 35) „Why it is said in the first place that captain Capel found that the transfer of these licenses from one vessel to another rendered such cases suspicious, and made it necessary for him to use great vigilance in de-

tecting them; but that does not at all impose upon him a necessity of destroying the vessels which were furnished with them." Now, I do not dwell further on these cases, because they are cases in which the captor was condemned in costs and damages, not on account of there being no probable cause of seizure, which in the case I have particularly under my consideration, but for not bringing the captured vessel to a proper Court for adjudication, and for destroying the vessel. The explanation is necessary in order to give due weight to such cases. I should also observe, that in the Cape Nicola Mole cases the captors had taken the ship to a Court having no jurisdiction, and consequently the claimants had no power to appeal from the condemnation which took place. Whether such condemnation was well founded or not has nothing to do with the present question; in fact, the condemnation was erroneous; the condemnation took place for a breach of blockade which did not exist. That was the real ground of condemnation in the Cape Nicola Mole cases, and that is perfectly evident from what was said. There was a right secured in many instances by treaty, and always given at the commencement of every war, namely, a right of appeal to the superior tribunal. Under circumstances like these, when captors could not perform their first duty, to bring the prize before a competent Court for adjudication, and that for want of the ship herself, the papers and the witnesses being gone, a condemnation for omitting so to do was called for by the evident demands of justice, as well as by the rules which govern prize proceedings. The next class of precedents are those which may bear on the principal questions before me—seizure without probable cause. It is manifest that this class must be subdivided. First, cases where it appears that the captors were guilty of misconduct or vexation. They are to be found upon the records, and in our books; I believe there were some fourteen to eighteen cases. Secondly, cases of a totally different kind—cases where, upon the production of the dispositions and ship's papers alone, no probable cause was disclosed. I believe that all the precedents which have been produced, or can be produced, are cases which fall under the first of these divisions. I have dedicated a considerable portion of all the time I could spare to search on this question. All the cases which have been cited in the argument in this case, all the cases cited in *The Ostsee;* were cases of this description, for I have examined them—all cases of improper conduct on behalf of the captors. Now, then, I say I verily believe that not one case will be found where Lord Stowell condemned the captors in costs and damages upon the production of the ship's papers and depositions, upon

the ground that they did not disclose a probable cause of capture. I will state the ground of this belief. There were hundreds of cases—not scores, but hundreds—in which costs and damages must have been decreed had such been the rule. There is not a single one in which they were decreed, though restitution had been constantly passing every day, and sometimes many in a day. There are cases where the captors' expenses had been refused on the ground that the seizure was not justifiable, but costs and damages were not given; and they are some of them to be found in Sir C. Robinson's reports. My own notes, for I have gone through them all, furnish but very meagre information, and for the best of all possible reasons, that such questions were not discussed—the practice was known to all who practised here. I will state, however, what I have found. I am now about to read the exact copy, word for word, of the whole of my notes in two cases. „On the 4th December, 1809, in the case of *The Hannah Holmes*, an American ship, the question was, whether she was going to France; professed to be bound to Tonningen; all the papers so purport; positively sworn to; aided in this case by general probability; it is not likely that an American ship should be going to France; the Court is not inclined to believe that the ship was going to Calais; very improbable; great numbers of British cruisers watching at Calais; inconsistencies of the log are explained; better a few ships should escape, than the principles of justice be relaxed in so dangerous a way. N. B. Captors wanted to introduce affidavits. Ship and cargo restored. Adams asked for expences of claimants, on the ground of the loss they had suffered by losing their voyage to Tonningen. The court refused expenses." *The Frau Aletta*, on the 27th November. „Vessel lying in Papenburg; a license for this vessel by name from Ems to London, to take colonial produce. First difficulty to obtain leave from Dutch Government; partly between two fires; ship lay at Embden; then comes an embargo; she slips from Embden in the night, and comes to Cape Bury to take protection of British cruisers; was stopped for want of his papers; papers delivered up to commissioners; papers support his account: taken in west passage; license permits him to do it; this permission took off the blockade. The passage in the license does not keep on the restriction on the western passage; perhaps inserted unintentionally, being a common clause. Not a capture that ought to have been made. Vessel restored, without costs and damages." Having adverted to the precedents, it may be well to look at the principle, and see some of the reasons which governed Lord Stowell's mind, though, of course, it is not in my

power to state all; we shall thereby see with how many serious difficulties this subject is environed, and it may perhaps enable us the better to overcome them in future. Lord Stowell administered the prize-law on great and comprehensive principles; his object was, that, on the whole, equal justice should be done to the rights of the belligerent and the just claims of neutral nations, but he did not seek in each particular case to do the most perfect justice. Many passages in his judgments might be cited to shew this, wherein be declared, that though there might be hardship in particular cases both to captors and neutrals, yet, on the whole, the balance was in favour of the neutral, rather than against him. Lord Stowell used to say, though blockade was a hardship on a neutral, and the right of search was a hardship on a neutral, yet it was to be recollected that the whole trade was always open to them—the carrying trade—in time of war. He used always to say, and rely greatly on that rule of law, that in the first instance the case should be heard, and in almost every instance the case should be heard, on the evidence of the claimant, namely, the ship's papers and depositions. Now, in the case of *The Diligentia,* (I Dods. 404), where the captors complained of what Lord Stowell was about to do, Lord Stowell made the same answer; he told them, though they might complain in particular instances, yet he must adhere to the general principle, though the consequences might press hard upon them. Now, no person more readily acknowledged the truth of the principle, that a claimant should be indemnified for a capture made without probable cause, than did Lord Stowell: no one more powerfully manifested it; but that will necesssarily presuppose that the Court is in possession of the truth. It is equally contrary to common justice that a captor should be mulcted in costs and damages where he has faithfully performed his duty, and had, in truth, adequate cause for the seizure; yet this cause of seizure might not appear on the face of the depositions and ship's papers. So it might be in blockade cases, and in numerous others which might be stated. Then the question arises, how is the truth to be got at—by what evidence are the facts, whether probable cause existed or did not exist, to be ascertained? Justice will say, by evidence from both of the litigant parties—that no one ought to be condemned upon ex parte evidence. But, for reasons which I need not enter into, the great rule, the established rule, of the Prize Court of Great Britain, and of most others, save France, for some time, was to hear the case, in the first instance, on the depositions of the master and crew of the captured ship, excluding all evidence from the captors. If

such evidence was satisfactory, restitution always followed as a matter of course, whatever might be the truth of the transaction. If, then, on such ex parte evidence, a prayer for condemnation, with costs and damages, was founded, what was to be done in that case? In the case of *The Elise,* I stated, that when such a state of things once occurred, and once only in my knowledge, Lord Stowell observed, that though restitution followed the case of no probable cause appearing on the face of the depositions or in the ship's papers, whatever might be the true merits of the case, no further inquiry would be allowed; but that if costs and damages were demanded, they could not be decreed without receiving evidence from the captors. Now, I have not, I regret to say, been able to find the name of that case, but I have a perfect recollection of the fact within my own knowledge; I was present at the time. Nothing further was done in that case; and it is most remarkable, but I believe it to be true, that no case could be found, though I do not say so positively, in which such explanatory evidence was actually received; it must be remembered, with respect to costs and damages. How is this to be accounted for? It is to be accounted for by various circumstances. I mean what the practice was then—I am not talking of what the practice is now: but I am endeavouring to shew not only what the practice was then, but the reason on which it was founded. I say, how were such cases to be accounted for? In this way: first, that the claimants, knowing that the captors' evidence might possibly be received, in many cases would not press their demand; secondly, that the production of the captors' evidence was attended with many difficulties, and surrounded with embarrassment. Captures were made on the high seas in all parts of the world. Captors, from the nature of their occupation, were constantly moving from place to place. Generally it would be a matter of great difficulty to procure the evidence of any one present at the capture; but if, after much delay, such evidence was procured—if it disclosed new facts, as it must almost necessarily have done— then the claimants must have had an opportunity to reply; and such evidence must also be produced from abroad, and frequently from distant countries. Now, when we consider what were the limited means of communication in those days, some notion may be formed of the delay and expense which would have been attendant on such proceedings, in allowing captors to give explanatory evidence to excuse themselves from costs and damages. Suppose, however, the evidence was produced, there would not be an end of the difficulty. Though it may be true that no such case has occurred, yet in a case nearly analogous to

it, Lord Stowell pointed out the embarrassments which would necessarily present themselves. I allude to the case of *The Haabet*, in which captors' evidence was produced for a different purpose, with a view to the decree of condemnation. In endeavouring to account for the prevalence of this usage, if so I may call it, reference may be had to the nature of prize itself, and the incidents which necessarily attach to it. Ships and cargoes are not only perishable commodities, but the care necessary to preserve them, even for a short time, is attended with much expense. Hence all claimants were desirous of claiming restitution as speedily as possible; and, looking at the consequences of asking for something beyond simple restitution, restitution was constantly taking place by hundreds, frequently on the payment of captors' expenses. Lord Stowell commenced with an arrear of nearly 800 cases. Fresh captures were coming in daily. To have investigated one-twentieth part of the cases of restitution, with one-tenth part of the time and pains bestowed on *The Ostsee*, would, I think, have been deemed by all more than a herculean task. The records of the court of appeal, so far as they extend, shew that that high tribunal did not repudiate the course followed by Lord Stowell; indeed, it is most remarkable that scarcely one of his judgments on any question of great importance was ever reversed. In one instance only of moment was there, in an appeal from a Vice-Admiralty Court, a serious difference between Lord Stowell and Sir William Grant; and in that case I am rather ashamed to say no final judgment was ever pronounced. After remaining five years for judgment, it finally was compromised. That was a class of cases involving property to an enormous amount. Now, I may add, that the sanction of such proceedings was not confined to the very high authority of Sir William Grant. I agree with an expression in *The Ostsee*, that it is scarcely possible to call in a higher authority. Sir William Wynne was a constant attendant at the sittings of the Privy Council; he had been King's advocate; he had had the experience of the two wars before the war of 1793; no man had a greater knowledge of his profession; no one was more dedicated in the performance of its duties, and no man was more conscientious or more independent in his opinions. To Sir William Wynne I must also add the name of Sir John Nicholl, also King's advocate, whose knowledge, experience, and accuracy are known to us all. A board more distinguished for talent, ability, and knowledge was never constituted. Constant opportunities occurred where, had they differed from Lord Stowell on the question I have been discussing, they must and would have so expressed that opinion. Much more might be said,

but I abstain from further observation, because my object is only to prove the course of practice prevailing in this court on the subject of costs and damages, and in some degree to account for it. It is no part of my duty now to maintain and defend it. In the case of *The Ostsee* I had not the advantage of hearing the very elaborate argument which it appears, so far as it was reported, was addressed to the Lords of Appeal on the part of the claimants. There was very little discussion before me, and I expressed my opinion upon the question briefly, and assigned no reasons in detail, and I did so because what had occured in former days on this subject was fresh in my memory and present to my mind. But I avow that had I had an opportunity of hearing all that has since been urged on the subject, I should have given the same judgement, and for this simple reason, that I should have considered myself not at liberty to exercise any discretion upon the subject; that as a subordinate judge I should have deemed myself absolutely bound to follow the rule as to costs and damages as carried into execution according to the uniform practice of this Court, sanctioned by those whose names I have mentioned; I should have asked, as I have in this case, for any one precedent to justify my acceding to the motion; failing the production of such precedent—and none, I believe, has been or can be produced—I should have refused the prayer. I do not find that Sir John Dodson, who had much experience during the late war, and who formed one of the Judicial Committee, referred to any precedent; yet if such a precedent was known to him, he must undoubtedly have given their Lordships the benefit of it. Failing the production of all precedent to the contrary, I should have thought it presumtion on my part to have questioned the propriety or justice of a course so long pursued: my duty was to obey. The Judicial Committee—I must repeat what I have already said—stands in a very different position from me; it is their privilege not merely to ascertain what has been done in past times, but if in their judgment such a course of practice is not consistent with justice, they have power to alter and reform it. That Court is at liberty to take into consideration any alteration which may have occurred in the relative situation of the belligerent and neutral states, and to act upon much wider views than I should dare to speculate upon. It remains, then, to examine the judgment of their Lordships—to ascertain what are the principles and rules they intend to prescribe—what alterations there ought to be made in the course hitherto followed; and it is my duty to discover how far that judgment affects the case of *The Leucade*, and other similar cases; for I hope and

trust that this examination will not only assist me in pronouncing a just judgment in the case of *The Leucade,* but afford light to guide us in future. It is a fearful state of the law when the administration of justice in each particular case depends, not on the application of some general principles, but upon the dissection of minute particulars. The first rule which I extract from their Lordships' decision is founded upon the following passage: — „The result of these authorities is, that in order to exempt a captor from costs and damages in case of restitution, there must have been some circumstances connected with the ship or cargo affording reasonable ground for belief that one or both, or some part of the cargo, might prove, upon further inquiry, to be lawful prize." Now, this rule I apprehend to be, that in the case of all ships and cargoes brought in for adjudication, if it should appear from the depositions and ship's papers that the seizure was made without probable cause, a condemnation in costs and damages will follow; or, in other words, such decree shall be passed when the depositions and ship's papers do not shew probable cause. That must be the meaning of the expression, for I agree with the argument of Dr. Twiss; I do not think it is the most fortunate expression that could be made use of; it is not the expression of their Lordships, but the authority they cited. It may be that probable cause existed, though no such probable cause existed on the face of the papers. Now, their Lordships most truly stated that probable cause is incapable of definition; that probable cause must be probable cause in the opinion of the judge, not probable cause in the opinion of the captor, who unfortunately, in the discharge of his duty, has to determine whether to detain or not, with little time for deliberation, and very often amidst a bundle of papers in a foreign language, and a crew speaking the same. In each individual case, then, such task must now fall upon the judge. But perhaps some light may be thrown upon this most important inquiry, though we cannot define what probable cause is, by considering what is not probable cause within the meaning which the Court of Appeal has affixed to the term in the passage I have cited. I apprehend that slight irregularity in the ship's papers, or petty variations in the depositions, would not be deemed probable cause; for were it otherwise in what case could it be said with truth there was no probable cause? In almost every case there is some little irregularity or omission. So to construe their Lordships' declaration would be little less than a mockery and a snare. I apprehend that the ground on which a seizure could now be justified, speaking of the present time, must be real and substantial.

The judgment has, however, touched upon another question, which I must not pass unnoticed; it is this— whether the probable cause must have arisen from the fault or defect of the captured vessel, or whether a captor will be relieved from the liability to costs and damages for other reasons. I do not apprehend that their Lordships intend to express any decided opinion whatever upon those points at all. I will only observe, that there is a very wide distinction between the cases which have occurred, and may possibly occur again. I must again refer to *The Actæon.* The act of destruction of the ship by Captain Capel was in itself illegal; even if the vessel was liable to condemnation, it could only be justified on the ground of public policy; and for illegal acts done for such a reason, responsibility must attach. The same in the Cape Nicola Mole cases. Very different is the case where the Government gives a lawful order, and the captor from circumstances has difficulty in applying it. In the case of an absolute order to seize a particular ship, Lord Stowell expressed his opinion that the captor would be indemnified; that is the case of *The Diligentia.* That is the expression used by Lord Stowell: perhaps it may be somewhat ambiguous, but, looking at the context, I think that in that case it means he would not be liable to condemnation in costs and damages in a prize court. Except so far as the necessity of the ease now under consideration may compel me, I shall certainly abstain from considering this branch of the subject, finding the law in the state I have mentioned. There is another matter intimately connected with this question to which I must advert. I refer to the production of captors' evidence, on which I have already touched for another purpose. We must bear in mind certain distinctions, if we desire to comprehend this head of evidence. First, the production of evidence as relates to the facts of actual capture, as contradistinguished from other evidence which the case may call for to clear up difficulties which may arise—it must be borne in mind, and this for the purpose of procuring condemnation, or of shewing that costs and damages ought not to be decreed. If I may use the expression, there are three classes—captors' evidence as to facts, to procure condemnation; captors' evidence as to the facts, of seizure, to escape condemnation in costs; and there is captors' evidence as to facts not relating to the act of capture. That is the distinction I am desirous of expressing—captors' evidence as to matters not immediately connected with the facts of capture. Now, to the best of my knowledge and belief, the practice of the Court was as follows. I speak of general rules, to which there may be few, and very few, exceptions, such as the case of

*The Haabet.* Captors' evidence as to the fact attending the actual capture, for the purpose of procuring condemnation, was almost universally excluded, I might say with few exceptions, such as the case of *The Haabet*, and the other case cited. Those are the only two cases on record, and Lord Stowell shews in his judgment, and in a note to *The Haabet*, that he was determined not to admit that practice in future. Now, evidence from the captors for incidental questions, if I may so call them, was constantly admitted—as, to prove a blockade de facto, and numerous other circumstances not necessary to advert to. That was every day's practice. As to that point which most materially concerns us now, the admission of captors' evidence to shew probable cause of capture, where vexation and misconduct were not imputed, there was no course of practice at all, and for the best of all reasons, because there was no case in which it was necessary to determine the point or to introduce such evidence, the Court refusing to condemn without asking for captors' evidence. I therefore know of no precedent for its introduction, and I know of no authority for its introduction, except what I have already stated that I heard Lord Stowell declare, and which I have mentioned in the case of *The Wilhelmina Elise.* Upon this very important question their Lordships have expressed no opinion; and I shall abstain from doing so until it becomes absolutely necessary, for this question is beset still with the most serious difficulties. Great mischief must arise from the admission of captors' evidence, and gross injustice from its universal exclusion. Now, the admission would occasion delay, expense, and doubt—doubt as to what may be the decision which justice requires. There is always difficulty in deciding between conflicting affidavits. How enormously would that difficulty be enhanced when the affidavits came from persons all interested in the result, and for the most part, as relates to the claimants, prepared abroad, and from translations also! Those who remember the last war know full well to what extent the manufacture of papers and evidence was carried. Then take the other alternative—the refusal to admit captors' evidence. The captors then, whatever may be the truth of the case, will be left wholly at the mercy of the claimants. Our experience even in this war shews in some degree what would then be the state of the case. Look at the last case that came before me, *The Odessa.* What an array of papers to prove a national character, which by the claimant was disclaimed! What a mass of evidence to support such papers! Take the case of blockade. Those who command our cruisers are bound by their orders to detain vessels

bound to blockaded ports attempting to break a blockade. The place of capture is perhaps the most essential question. The depositions may be contrary to the truth, and often have been; the place of capture may be much nearer to the blockaded port. The captors are shut out of all proof. Precisely the same, it may be, as to the course which the vessel pursued. So, as to an attempt to escape. It appears to me, therefore, that to subject the captors to costs and damages, without giving them the opportunity of explanation, would at least savour of injustice. Remember, too, how severely Lord Stowell blames the cruisers in the case of the Havre blockade for not enforcing it—how severe he is upon officers in command of her Majesty's cruisers for not doing what it was their duty to do. In vain it is, he said, for the Government of this country to impose a blockade, if those to whom it is intrusted will not fulfil the duty they undertake to perform. That is the case of *The Juffrouw Maria Schrœder*, (3 Rob. 157). In fact, the captors are placed between two fires, and at the same time their lips, even for selfdefence, would be closed. It may be for reasons like those that Lord Stowell said he might, perhaps, at times have been too favourable to them. Again, however, we are bound to look, in this court at least, to the preservation of the just rights of the belligerent. None is more essential to the interests of Great Britain than the right of blockade. The right of seizing enemy's property on board neutral vessels has been parted with; so far there is a change of circumstances; but I am at a loss to conceive that such a concession on the part of Great Britain ought in the slightest degree to relax the exercise of the right of blockade. But if upon claimants' evidence alone a cruiser would be condemned in costs and damages, will any man rationally expect a blockade would be adequately enforced? Even in this war occasions are not wanting in which our cruisers have been accused of not uniformly and efficiently performing their arduous duties. So much, then, upon the question of refusing captors' evidence altogether. I have addressed myself, it will be recollected, to the difficulties and dangers of captors, and to the injustice of excluding them. Suppose, however, a middle term was adopted, that captors' evidence, in exoneration of themselves, might in certain cases be received against the depositions and ship's papers. Now, how would it be possible, within the bounds of any human power, to draw the line? Would it not be a question of dispute and discussion in every case? And then again, come delay and expense. It may be for these and many other reasons which presented themselves to the wisdom and sagacity

of Lord Stowell., that with scarcely an exception, and then only when particular circumstances warranted it, he adhered most pertinaciously to the great rule, that the case should be heard on the claimants' evidence, and restitution should pass without admitting captor's evidence; that with equal fixity of purpose he did not decree costs and damages, save in most special cases. Having now fully explained my general views on this question of costs and damages, and having endeavoured to ascertain to what purport and effect the Lords of Appeal have expressed their opinion in the case of *The Ostsee*, I now proceed to the facts of the case before me in *The Leucade;* and here I greatly regret to say I must proceed on the assumtion that I am right in the conclusion to which I come, that the subjects of the Ionian States were at liberty to trade with Russian ports not under blockade. I must, I say, assume I am right in my solution of a question of great novelty, doubt, and difficulty. Now, there are three modes of disposing of this case: first, simple restitution; secondly, costs and damages; thirdly, to allow the captors to give explanatory evidence. Assuming for the moment that this ship was seized only on the ground of her being an Ionian vessel trading with Russia, and which trading I have held to be lawful, ought costs and damages to be decreed under such circumstances? I put the proposition simply. If that is the decree I must pronounce, assuredly I must found my judgment on the case of *The Ostsee* exclusively, and not on any authority or practice with which I was before acquainted. Under these circumstances it behoves me to bestow the greatest pains, and to exercise the greatest caution, in my endeavour to ascertain the true intent and purport of that judgment, and to apply its principles to this case, as their Lordships would wish them to be applied if they were adjudicating on this case in the first instance. Now, if I fail in any particular, I may, on the one hand, impose a liability on the captors which that decision did not intend to impose; or, on the other, I may relieve the captors, and in so doing incur the blame of not giving full effect to the judgment of their Lordships—an error I am most anxious to avoid. I proceed, then, on this principle, what the decision of *The Ostsee* has clearly decided that I should do—as to what may be left in doubt, I shall be guided, as I have said, in my judgment by all the principles and practice carried into operation by Lord Stowell. As in the one case I shall rigidly carry out all the directions I receive from the superior Court, so in the other I shall not, till commanded, depart one iota from what I believe was the practise established under the authority of Lord Stowell, I must now again advert to that most impor-

tant passage in the judgment in the case of *The Ostsee* already cited. — „The result of all these authorities." I need not read it over again. I presume that this passage is meant to be not only a statement of their Lordships' opinion as to what was the result of the authorities, but to be also a declaration of their adoption of it as the rule which they intent to establish. The first question is, as to the meaning of this passage. Then confining my observations to the ship alone, there must be circumstances connected with it affording a reasonable ground for the belief, that upon further inquiry she would prove to be lawful prize. If this paragraph admit of no qualification, I am of opinion that I am not called upon to condemn the captors in costs and damages, because it appears to me that the peculiar condition of the Ionian flag was such as to afford reasonable ground for believing that she would prove a lawful prize. I allode to the connexion of the Ionian Islands with Great Britain; to the fact of the Ionian flag being joined to some extent with the British; and to all those notorious facts and circumstances which have lately been the subjects of so much discussion. But if the paragraph I have read is intended to have another construction—to mean circumstances importing some fault or defect, or some apparent fault or defect, in or about the ship, and that such a state of things only can excuse a captor from costs and damages—then I think that the mere fact of bearing Ionian colours, and being an Ionian vessel, cannot possibly be deemed a fault or apparent fault; and in that view of the case I should be bound to decree costs and damages. Looking at the whole of this judgment, I entertain a most serious doubt as to what construction I ought to put on their Lordships' expressions. There follows a passage from Mr. Justice Story, to the effect that the captors will be excused if there be a reasonable suspicion of illegal traffic, or a reasonable doubt as to national character, or as to the legality of the conduct of the parties. I am of opinion that there was a reasonable suspicion of illegal traffic in this case; but whether their Lordships adopted the passage I have quoted in this meaning I really do not know. I must, however, notice other parts of this judgment. Their Lordships cite the cases of *The Betsy* and *The Luna*, and then observe, „If however, these cases be held to establish the principle that there may be question of so much nicety in the construction of public documents, or the determination of unsettled points of law, as to exonerate captors from what would ordinarily be the consequence of their mistake, they will not much assist the argument of the respondents here, where no questions of law of any kind appear to have existed." I am of opinion that the pre-

sent case did involve a question of much nicety in the construction of a public document and the determination of unsettled points of law. But whether their Lordships intended to adopt this principle of justification or not I am wholly at a loss to determine, because the passage is put hypothetically, and I really do not know, and cannot conceive, whether it was intended to affirm or to controvert the doctrine. As the claimants have founded their claim for costs and damages on the case of *The Ostsee* I have for that as well as other reasons examined it with as much care as I could bestow. The result is, that in my opinion the question which I have now to decide is not governed by the judgment in the case of *The Ostsee*, but that the utmost that can be urged in this respect on behalf of the claimants is, that the question is left altogether open. Then, if the question be left doubtful, and consequently I am entitled to pronounce my own opinion unrestrained by superior authority, I have not the sligthest hesitation as to the decision to which I should come. I have no hesitation in adhering to the course pursued in former wars, and in pronouncing that judgment which I am certain Lord Stowell would have pronounced, and therefore refusing to condemn the captors in costs and damages on the ground relied on by the claimants. It is my confident belief, that if this question had been raised before Lord Stowell, he would not have allowed it to occupy five minutes of his most valuable time. I should have thought, under ordinary circumstances, that I should now have discharged my duty, and that it would not be necessary for me to ravel further into the facts of this case; but as probably this case may be appealed, and my judgment upon the point I have just discussed may be deemed unsound—and there are not wanting passages in the judgment in the case of *The Ostsee* which create in my mind great distrust as to the conclusion to which I have come—I deem it but just to the captors to mention—I deem it right to mention—other grounds on which they have founded their right to be exempted from costs and damages. For this purpose I must consider The Leucade as a neutral vessel, and in that character entitled to sail either to Taganrog or Trebizond. Dr. Addams argued, and I think with great truth, that the foundation of the seizure of this vessel was, that she was an Ionian vessel going to a Russian port; but it does not appear to me to follow necessarily, that if that grounds fails to justify the captors, there may not be other circumstances to excuse the captors from a condemnation in cost and damages. The question, then, is one of fact. Are there other circumstances to justify the detention, or to shew probable cause for the seizure? This is not very

easy of solution; for if this vessel ought to have been deemed, by the cruiser which captured her, entitled to a neutral character, then all that related to her destination, there not being any blockade in the neighbourhood, could be of no importance. and the case comes very much to this—if the captor institutes an investigation which, turn out which way it will, will not afford probable cause for seizure, can he avail himself of the fact that the neutral vessel endeavoured to evade his inquiry, and that by means which would not be justifiable if the object of inquiry was well founded? In former wars no doubt the captors would be held justified; but then suspicion attaching to the conduct of the ship might attach to the cargo, and if not proved to be neutral property, such cargo would be liable to condemnation. No such reason exists in the present war, as free ships make free goods. There cannot in such a case be inquiry as to the property in the cargo. It is said that this vessel was sailing wide of her asserted destination; that she had no log; that there were other defects in her papers; that she had deceived the British authorities; that her ostensible destination was Trebizond, but her real destination was a Russian port. Now, assuming all these facts to be true, neither any single one, nor all put together, would furnish a legal ground for the condemnation of a neutral vessel. I incline to think, upon the best consideration I can give to the judgment in *The Ostsee*, that according to that decision these circumstances would not be held to furnish probable cause for seizure; but as I have declared my opinion on the leading question, that the captors are not liable to be condemned in costs and damages, I do not think that I am called on to say more. Should this case travel to the Privy Council, their Lordships will put their own construction on the judgment in *The Ostsee*, and its applicability in the circumstances I have been discussing, I leave this part of the case. The conclusion to which I have come disposes of the question of evidence from the captors; and I will conclude this judgment by observing that it is most probable that this case, and many others, will be appealed, and I shall then have the benefit of the opinions of their Lordships upon some of the many difficulties which may beset my course, and I entertain a confident hope, that by the new light which the superior wisdom and knowledge which their Lordships will shed on these embarrassing questions, I may be able to effect that which is the great desideratum of a court of prize—preserve undiminished the rights of subjects of neutral states, without derogating from rights equally sanctioned by the law of nations, the rights of belligerent powers, and so reconcile the abstract principles of justice with practicability.

## JUDICIAL COMMITTEE OF PRIVY COUNCIL.

### THE CARGO EX FRANCISCA. — *Feb.* 7, 1856.

(The Francisca took on board at Barcelona and Torre Vechia, in Spain, a cargo of wine and salt, the property of subjects of the Queen of Spain, and left bound to Elsinore for orders, whence she proceeded on an intended voyage to Memel or Riga, and was captured on the 22d of May off Lyserort, for a breach of the blockade of Riga. The ship was condemned in the Court of Admiralty, and also the cargo on board. The vessel having since been released by the reversal of the decree of the Court below.)

Dr. ADDAMS now applied for the reversal of the sentence condemning the cargo, to which their Lordships assented.

---

### THE UNION. — *Feb.* 7, 1856.

(This also was an appeal from a decision of the High Court of Admiralty. The Danish schooner Union, with a quantity of bricks on board as ballast, and certain other articles, the property of subjects, of the King of Denmark, left Flensburg in the early part of May, 1854, bound to Riga, if not blockaded; but if blockaded, she was to go to Memel, and her return cargo was to be sent overland to Memel for her. She was, however, captured off Lyserort on the 21st of May, for an attempted breach of the blockade of Riga. The learned judge of the Court below condemned the ship and cargo.)

Dr. ADDAMS now prayed their Lordships to reverse the decree which had been made. There was no opposition on the part of the Crown, and their Lordships granted the prayer.

---

### THE NINA. 1) — *Feb.* 11, 1856.

(This likewise was an appeal from the High Court of Admiralty. The Austrian bark Nina was seized at Ipswich, by a Customs' officer of that port, on the 5th of June last, and proceeded against as prize, on the ground of her being the property of Russians, and was condemned as such on the 11th of August, the prayer of the claimant, her Austrian owner, for permission to bring in further proof of his ownership of the bark, being rejected.)

1) Le domicile du propriétaire neutre dans l'état ennemi entraine en fait de prise la ondemnation du navire.



Dr. Addams, on behalf of the appellant, said that all which was prayed in the Court below was that it would admit further proof to be given, but the learned Judge had declined it for reasons from which he (Dr. Addams) must entirely dissent. The grounds of refusal were threefold: — First as to the claimant being an Austrian. The Court below supposed that he was resident at Odessa until November, 1854; but it appeared that he withdrew immediately on the breaking out of the war. If, however, h had remained there until November, yet his national character was a matter for further proof. The second ground was that the claimant had asked for restitution of the ship as his sole property, whereas it appeared from the evidence that other persons were interested in her. That fact, however, would not *per se* be a bar to the introduction of further proof. If any mistake had been made in that respect there must be a fresh claim. The last ground was that there was no use in admitting further proof on that point, because it would be in direct contradiction to the ship's papers and to the evidences. He proposed, however, to show that the Nina had never been a Russian ship, although she once carried a Russian flag, and that the translations of the ships papers had not been accurately made; that when the originals were carefully examined there was no reason why the ship should be condemned. The un-neutral conduct of the master had been referred to, and it had been said that there was a suppression of papers and a concealment of colours. These assertions had been attempted to be supported by three documents in the cause, but he submitted that they led to no such inference, while there was the oath of the master, the mate, and the seamen, denying the facts. The vessel was regularly documented as an Austrian ship in November, 1853, she had an Austrian crew, and was navigated by an Austrian master from that period until 1855. She had made a voyage to this country prior to the one on which she was seized, and had been permitted to leave it unmolested. Lord Stowell never refused further proof, except there was palpable fraud. To substantiate that position it was only necessary to refer to the „Bernou," the „Welvaart," and the „Hoop," 1, C. Rob. He trusted their Lordships would reverse the sentence of the Court below, and decree further proof.

Dr. Twiss followed on the same side, and said this was not a question involving a mere matter of practice in the Prize Court, but whether, by affirming the judgment, their Lordships would run the risk of preventing substantial justice being done in the case. *Pratt Story* laid down the principles applicable to cases of further proof. The main questions which arose here were the national character of the claimant and the title to

the property in the ship. There was no reasonable ground for refusing further proof, unless it could be presumed that false papers or false evidence would be produced. As to the power of a man to dispossess himself of his commercial domicile, it was only necessary to refer to the „Vigilantia" 1, C. Rob. I, and the „Ocean" 5 C, Rob. 90. If it was clearly proved that the claimant had acquired an Austrian domicile at the time of the seizure his title to restitution would be complete. The „Graf Bernstorff" 3, C. Rob, 109, showed what was the old practice with regard to further proof on the question of ownership. There was nothing in the mode in which the Austrian passport had been obtained inconsistent with *bona fides*. After the ship procured Austrian papers she was always spoken of as an Austrian vessel. Further proof was an additional burden which the claimant took upon himself; it was furnished at his own expense; and it was in the power of the Court, when it was produced, to say that the difficulties were not cleared up, and the vessel must be condemned. If their Lordships refused the prayer made, he submitted that they would take too unfavourable a view of the case.

The Queen's Advocate, on behalf of the seizor, said that he could not see how the statement that no enemy had an interest in this property, directly or indirectly, could be reconciled with the fact that Mr. Anatra, who, according to the papers produced in the cause, had an interest in her, was a Russian by commercial domicile. The appellant had stated no technical reasons for the reversal of the judgment, but had alleged that he would prove there was a necessity for it, if their Lordships would admit further proof. The Court below had exercised its discretion on the admission of further proof, and their Lordships would not reverse the sentence unless there were special grounds for it, and which, he submitted, did not exist. It was stated that the Austrian owner ceased to have any connexion with Russia as soon as possible after the commencement of hostilities; but the time was not even now set forth. It was laid down by *Pratt Story* that further proof was not admissible where there was a fraudulent suppression or a spoliation of papers. In this case there had been a resistance of search and a suppression of papers. The „Rising Sun," 2, C. Rob. 106, was an authority on that subject. For what honesty of purpose could the bill of sale have been kept back, when the Austrian passport and other papers had been given up? It was said that it was at the Austrian Consul's. That might be so; but he contended that it had been withheld. There was prevarication on the part of the mate, which was also fatal to the admission of further proof. Restitution of the vessel was claimed by

Mr. Gherdacovich, who alleged that he was sole owner; but he now wanted to adduce evidence to show that such was not the case. If other persons were owners she could not be restored under the present claim. (The „Ernst Merck," 1, Spinks 100.) It appeared from various parts of the correspondence that several persons besides Mr. Gherdacovich were owners. He prayed their Lordships to affirm the judgment of the Court below.

The ADMIRALTY ADVOCATE followed on the same side. According to the opinion of Lord Stowell, as expressed in the „Jon Frederick," 5, C. Rob. 133, the *bona fides* of a transfer of domicile shortly before or on the breaking out of a war was a circumstance to be taken into consideration. Previously to the transfer of this vessel there had existed to all intents and purposes a Russian firm, carrying on business at Odessa of which the present claimant was a member, and there was not a tittle of evidence to show that it had ever been dissolved. The proposition of law was that if a domicile was changed by a person who must be considered a belligerent, and who had a share in a house of trade in a belligerent country, and that change took place in consequence of war, it must be entire, *bona fide*, and complete. If there was a sleeping partnership in that house, and the ship was continued in her ancient trade, and there were other suspicious circumstances, the Court was bound, not only not to restore the ship, but to refuse further proof. The „Jemmy," 4, C. Rob. 31, was a case in point. The trade of the house of Odessa was proved to have been continued down to August, 1855, and to show that there might be a continuance of domicile by trade it was only necessary to refer to the „San Jose Indiana," 2, Galliston, A. R. 268. If further proof were allowed, it would hold out an inducement to fabricate evidence in direct contradiction of the papers and documents before the Court.

Dr. ADDAMS having been heard in reply.

Mr. PEMBERTON LEIGH, in delivering the judgment of their Lordships, said it appeared that the learned judge in the Court below had fallen into a little inaccuracy as to the period at which the claimant quitted Odessa. Instead of November, 1854, it would appear that it took place soon after Midsummer that year. Their Lordships entirely concurred with the learned judge both with respect to the facts and the law of the case, and thought that he had exercised a very sound discretion in refusing further proof. Their Lordships must recommend Her Majesty to affirm the sentence with costs.

---

THE ALINE AND FANNY. — *Jan.* 18 *and* 30, 1856.

*Vessel seized on suspicion of intention to break blockade — Evidence of captors.*

*A vessel was captured off a blockaded coast. It did not appear from the ship's papers and the depositions that there was an intention to violate the blockade. The captors sought to produce evidence to prove that there was such an intention: — Held, that they were not entitled so to do, by the practice of the Court in similar cases.*

(A neutral vessel had been seized on the ground of an intention to break the blockade of the coast of Finland. The ship's papers, and the depositions of her master, mate, and carpenter, disproved such intention. It was sought, on the part of the captors, to refute that evidence by adducing the evidence of the captors. The facts appear in the judgment.)

DR. LUSHINGTON. — This was a Lubeck vessel laden with a general cargo. She sailed from Lubeck, and according to the evidence of the master, was bound to Haparanda, in Sweden, a destination admitted to be lawful. She was captured on the 14th November last, and the alleged ground of her seizure and detention is, that she was attempting to break the blockade of the coast of Finland. The existence of the blockade and its legality are not disputed; the point sought to be put in issue is the breach of the blockade. According to its ordinary practice the Court looks primarily to the ship's papers and the depositions. So far as the bills of lading and documents of that description can tend to prove destination, they all point as strongly as such documents can do to a destination to Haparanda. The master deposes that the ship was seized between sixty-three and sixty-four degrees of north latitude, and about twenty English miles from land; he could just see the coast of Finland, and he supposes that they were seized for being too near that coast. He had previously put into two ports, both Swedish, but he states that his proper course was never altered, save to keep free from the Swedish coast. When the wind was northeast it was very dangerous to approach the land, and they were therefore obliged to keep well off. He denies all attempts to break the blockade. The evidence of the other two witnesses, so far as it goes, tends to support the testimony of the master. It has been argued that there is an inconsistency in the evidence as to the cause of putting into the ports of Eregrund and Umea; but I do not perceive how such inconsistency

can affect the decision of this case. It was perfectly competent for the vessel to go into any Swedish port she pleased, and for any reason she thought fit. I am at a loss to understand how entering a Swedish port can affect the question of blockade — how so doing can render a breach of blockade more probable, or tend to prove a breach of blockade. Reference has been made to the log, and various deductions attempted to be drawn from the entries therein. It has been said that the ship went to Breche, and not to Umea, Umea being much higher up. What possible criminal motive can, with any logical deduction, be ascribed to such a misrepresentation, if such it be? The one may be the entrance to the other, and there may have been a confusion in describing them. The captors have not asked for Trinity Masters, nor have they contended that condemnation can be decreed on the depositions and the log. It is then impossible for me to say that a breach of blockade has been committed — the only ground on which condemnation is prayed. I cannot require the claimants to produce further proof, when all the papers already produced point to a lawful destination, and when all the evidence in preparatory is to the same effect. The onus is on the captors, and consequently I must either restore the vessel or receive captors' evidence. I consider this to be a case in which the depositions, ship's papers, and log do not afford any ground for reasonable suspicion that this ship was committing a breach of blockade. Certain certificates are brought in on behalf of the captors, but they can only be offered as statements of what they allege they are desirous of proving, if they are permitted so to do by the Court. The Court cannot, in the first instance, receive them as evidence, even if they were presented in the most formal shape; for I am bound, as I think, when a case comes before me, to hear it on the original evidence, the depositions, and ship's papers. But it has always been the practice to permit both the captors and the claimants to state at the hearing any facts they may deem conducive to their interests, and to pray leave to prove them; and for the Court, after hearing the case on the primary evidence, to deal with such applications as it may think fit. The prayer of the captors under these circumstances is, that I should receive further proof to the effect that the ship was running to Jacobstad, a blockaded port; that on seeing two of her Majesty's ships of war she altered her course, but was chased and captured seven miles north-north-west of Jacobstad. The claimants pray that I will reject this proof, and decree restitution with costs and damages. The evidence offered by the captors is not as to any collateral point, but for the purpose of contradicting and disproving the original evidence in the

cause. Even admitting their evidence, and no further evidence being offered by the claimants, I should be placed in the predicament so forcibly described by Lord Stowell, without satisfactory means of deciding upon the credit due to the respective parties. But passing this by, I will come to the main question. The case, as it stands, is a case for restitution. Ought the Court to receive evidence to contradict the depositions and the ship's papers, and so to prove a breach of blockade? I have already in other cases, expressed my opinion that the Court ought not to receive such evidence; but as some cases have been cited by the counsel for the captors which have not on former occasions been brought under the consideration of the Court, I deem it my duty to consider them, and to inquire whether they ought to induce me to depart from my former opinion. The difficulty in these questions is now greatly augmented, when the consequence may be, not simple restitution, but condemnation in costs and damages — a consequence which formerly would not have followed. The question I now have to investigate is this — whether Lord Stowell has or has not expressed his judicial opinion against the admission of captors' evidence in cases similar to the present. It appears to me that the case of *The Haabet* decided on the 20th January, 1805, and the case of *The Gerechtigkeit*, decided on the 25th July in that year, furnish conclusive evidence of the judicial opinion of Lord Stowell upon this question, and that he has supported such opinion by very powerful reasoning. I believe that I have not said, and I certainly do not mean to say, that captors' evidence was not admitted in cases similar to *The Haabet* previous to those decisions. The two cases cited furnish proof that the evidence of captors in like cases has been admitted, but the effect of these cases is that Lord Stowell held the former instances of admission of such evidence to be mala praxis, and expressed his opinion that it would not be expedient to follow it in future. The case of *The Der Friede*, in 1803, has been cited by Dr. Deane, from Dr. Burnaby's notes; but, from the minutes in the case, I cannot conclude that any formal prayer was made on behalf of the captors for the admission of evidence on their part, much less that such evidence was admitted. So far as, from the rude imperfect materials, I can conjecture, the Court heard the statement of the captors, and came to the conclusion that, even if it were admitted it could not work the effect of condemnation. So far as I can collect from the obscure minutes in that case, Lord Stowell did not receive the affidavits in evidence, but he considered the statement made in such captors, affidavits, and yet restored the vessel. The case was appealed, and the

decree affirmed. Two other cases have been cited by her Majesty's Advocate — *The Charlotte Christine* and *The Romeo*. With respect to *The Romeo*, the question there raised — the admission of a document furnished by another ship — depends upon reasons so wholly different to the present, that it cannot be made applicable with any stringency to the case now under consideration. With regard, however, to the general reasoning attributed to Lord Stowell, I cannot, with all my respect for that great judge, concur in it. The Court, as to facts, as to all that relates to the ship, and its destination and employment, ought to learn nothing but from the evidence before it. As to the law, and the effect of blockade, of course the case is wholly different. I am bound to declare that I wholly discard the notion that the Court can act upon any information not judicially brought before it. *The Charlotte Christine* was decided after *The Haabet*, but the captors' evidence was received prior to the decision in *The Haabet*. This fact alone would prevent *The Charlotte Christine* from being an authority which would overrule *The Haabet*, even if there were no distinguishing circumstances. I am indebted to the registrar for one other case — *The Rapid*. It would appear from the appeal papers in that case, that the captors' evidence as to the place of capture was admitted, but on an entirely different ground, viz. the carrying of dispatches. I cannot with certainty say why captors' evidence was admitted; there was, however, some confusion in the log. These cases do not in any degree whatever impugn the authority of the deliberate judgment in *The Haabet*, or leave me any lawful or just cause for departing from it. It is true, however, as has been urged by her Majesty's Advocate, that circumstances have been somewhat changed — that captors now run greater danger of being condemned in costs and damages than they did formerly; but although that may be a sufficient reason for the Judicial Committee to depart from the authority of *The Haabet*, I do not think it is competent for me to adopt such a course. If the practice is to be altered in this particular, and if captors' evidence is to be received, it must be the act of a higher authority than mine — it must emanate from the Judicial Committee. For these reasons my decree will be as follows; = To reject the prayer of the captors for the admission of the evidence stated; to restore the ship and cargo: but without costs and damages, because I think the place of capture, as described by the master himself, proves that the seizure and detention were not without justifiable cause. I can conceive cases in which it might appear, from the original evidence and the depositions, that there were

doubts respecting which it might be just and consistent with principle to admit captors' evidence; but these are excepted cases, and not, in my judgment, resembling the present, which must be determined upon their special circumstances when they arise. My decree is founded upon the conviction that no doubt arises upon the primary evidence, namely the depositions and the ship's papers. The ship was according to the evidence, taken twenty miles from the coast of Finland, If that was a cause of detention, and justifies the introduction of captors' evidence, any vessel navigating that gulf may be detained on similar presumption. Decree — *Simple restitution.*

---

THE PANAJA DRAPANIOTISA 1) and THE HARIKLIA. —
*Jan.* 30 *and Feb.* 6, 1856.

*Claim for restitution of ship.*

(This vessel, under Greek colours, in ballast, was captured on the 30th of May last in the offing of Odessa. A claim for her restitution was given in by Mr. Zarifi, of Leadenhall-street, on behalf of Paul Iraclidi, who was stated to be a subject of the King of Greece.)

Dr. ADDAMS, on behalf of the claimant, said that this and other vessels had entered Odessa under Servian colours, where they had been detained by the Russian Government, but were subsequently released. They had, however, incurred certain expenses which their owners were not able to defray. This vessel had been sold to Mr. Iraclidi, a Greek merchant then residing at Odessa but a subject of the King of Greece, who intended to despatch her to Galatz. If he had continued to trade with the ship, though under Greek colours, no doubt she would be liable to condemnation; but it might be that he had a house in Greece, as well as in Russia, and that the vessel was intended to trade exclusively for that Greek house as a Greek vessel. It might appear that Mr. Iraclidi was at Odessa for a temporary purpose, and that he was about to quit it. He prayed the Court under the circumstances, to admit further proof in explanation of the real facts of the case. The „Jonge Klassina" and the „Herman" were cases in point.

The QUEEN'S ADVOCATE, on behalf of the captors, said that he saw no reason whatever for granting the prayer made. The claimant's counsel

1) Voyez la note au page 149

had not stated what facts were to be proved. The Court had said, in the „Nina," that it would not open a case generally. According to the decision in the „Hoop," the case was totally *ex-lex;* and he asked the Court to condemn the vessel on want of a claim, independently of the merits. If the owner was a Russian subject he could not make a claim. Mr. Iraclidi being resident at Odessa, why did the Greek consul give the vessel a Greek pasport? There was nothing to show that he was there accidentally. The cases cited on the other side had no bearing on the present question. Giving a Greek nationality and a Greek flag to a Russian ship was not consistent with *bona fides.*

Dr. Deane appeared on the same side.

The Court reserved its decision.

Dr. Lushington delivered judgment in the above cases. He had, he said, reserved his judgment, not because he entertained the slightest doubt as to what must be his decision, but for the purpose of considering, first, what was the practice with respect to claims and affidavits in support thereof, and with respect to prayers on behalf of the captors; and, secondly, what must be the description of the statement upon which the Court would decree further proof. The principle and the practice with regard to claims and affidavits in support of them had, with a few unimportant exceptions, entirely concurred. To support a claim in the Prize Court the individual asserting it must show that he was entitled to a *locus standi.* No person on whom the character of enemy attached could have such a right to appear, save by the express authority of the Crown. To estop claims which might be preferred by the subjects in one sense of friendly or neutral States, resident in the enemy's country, and carrying on trade there, it had always been deemed necessary that the claimant should describe affirmatively the character in which he claimed. He must describe the place to which he belonged, and must negative all enemy's interest to a form specially provided for the purpose. In practice, cases for further proof were, for the most part, very quickly disposed of. The great majority of such cases arose from the proof of the property belonging as claimed not being sufficient. The rules of the Court applying to such questions were so well known that little or no dispute arose. There had been cases where the sole question was condemnation or restitution, and some where the captors contended that no further proof ought to be allowed, and others where the claimants contended that no further proof was neces-

1) The Times 21 Jan. 1856 contient l'exposé des faits.

sary. The result was that each party was entitled to take his own course; and neither could be compelled at the opening to make any specific prayer. The Court was not fettered by any restrictions, but at any time might ask either party what was his prayer. It was admitted that in the cases now under consideration restitution could not be claimed upon the evidence before the Court; indeed, he thought the true description was that, *prima facie*, they were cases for immediate condemnation. The masters stated that the vessels were the property of a Greek subject carrying on trade at Odessa. If that was the true description, then, beyond all doubt, the ships were subject to a condemnation as enemy's property. Dr. Addams had very properly declined to argue for restitution, but had contended that the Court might admit further proof. He had no instructions, however, which enabled him to state what facts that further proof would etablish, nor on what ground further proof could found a claim to restitution. The Court had never bound itself to require that further proof should be asked for in any particular form. What the Court always required was, that such a case should be presented as might, if it were proved, entitle the claimant to restitution. In the present instance the counsel were not instructed even to say what the description of case might be which they proposed to establish by further proof. The prayer for further proof under such circumstances was not only unprecedented, but without justification, and, should such a case as this be repeated, he should consider himself bound to condemn the claimant in costs. He condemned the two vessels.

---

THE JOHANNA ELISABETH. — *Febr.* 29, 1856.

*Claim for rstitution of ship.*

(This ship, having arrived at Hull from Montevideo, was seized by the Custom-house officers on suspicion of being Russian property. A claim was given in for her restitution by Mr. Schluton, of Mincing-lane, on behalf of Mr. H. H. Eggers, of Hamburg. The case now came on for hearing on further proof.)

The QUEENS ADVOCATE, on behalf of the seizors, contended that the master in his original statements had been guilty of gross prevarication, no explanation of which had now been given. Some of the ship's papers having been left at Montevideo, they had now been produced, but unac-

companied by any affidavit or scrap of writing. The master had stated that he knew the ship was sold by Mr. Eggers, but he was unable to form a belief or disbelief by whom or at what time or place, whereas he was contradicted by his own letters. If, on the further proof, the Court restored the ship, he hoped it would give the seizors every shilling of their costs, and comment on the conduct of the captain.

The ADMIRALTY ADVOCATE followed on the same side, and submitted that the false swearing of the master ought to prevent the owner from obtaining a restitution of the ship,

Dr. ADDAMS, on the part of the claimant, denied that the master had been guilty of wilful prevarication. The property was now proved to be strictly neutral, and yet the Court was asked to condemn it. The facts proved that the master had nothing to conceal.

Dr. TWISS appeared on the same side, and said, that Mr. Eggers having purchased two vessels, the master might easily have fallen into error.

The learned JUDGE said that the real issue in the case was whether Mr. Eggers, who was a merchant at Hamburg, had *bona fide* purchased the ship. It was not now denied on the part of the Crown that the further proof was sufficient to entitle the claimant to restitution of the vessel, unless other circumstances intervened to deprive him of that right. He had been asked to express a strong opinion on the conduct of the master but the whole of the arguments which had been addressed to the Court to-day might just as well have been advanced when further proof was prayed and consent given to bring it in. It must be admitted that there were contradictions in the master's evidence, but if it had appeared on further proof that the master had sworn that which was inconsistent with truth, it would not have justified the Court in condemning the vessel. He must order restitution on payment of the seizor's expenses.

---

### The Lisette. 1) — *March* 14, 1856,

*National character. — Claim for restitution of ship.*

(This vessel was seized in the port of London by Custom-house officers, on suspicion of being Russian property. She had recently arrived from Manzanilla, in the island of Cuba, under the Hamburg flag. A claim for her restitution was given in by Mr. Oldrey, of Hamburg, who alleged that he was the sole owner.)

The Queen's Advocate, on behalf of the seizors, said that the cargo had been discharged before the seizure took place. The vessel was built at Christinestad, in Russia, in 1850, and there was a bill of sale from Mr. Totterman, of that port, to Messrs. Schenck, of Hamburg, dated the 25th of February, 1854. The dates were of great importance. The departure of the Russian Ambassador from this country was openly announced on the 8th of February that year; on the 21st Her Majesty's Minister left St. Petersburg, and on the 25th of the same month the bill of sale was executed. The vendor up to that day was resident in Russia; the vessel was on a voyage from Newcastle to Singapore; there was therefore an attempt, *imminente bello*, to change the character of the ship *in transitu*, contrary to one of the plainest principles of international law. The title deed under which Mr. Oldrey claimed was dated Hamburg, the 15th of February 1855. Could the ship be transferred in February, 1854, when the war was about to break out, she being *in transitu?* He could cite many cases to negative such a proposition. A letter had been brought in the case of the Atlantic, dated the 8th of November 1853, referring to the Lisette, from which it appeared that the transfer of both vessels was a scheme for defrauding the belligerent country in the event of war taking place. Chancellor Kent in his *Commentaries*, vol. 1, p. 93, laid down the doctrine that property having a hostile character at the commencement of a voyage could not change it *in transitu.* The transfer occurring a few days prior to the war made no difference if war was the foundation of the transaction. (The „Danckbar Africaan,,' 1 C. Rob. 107; the „Negotieen Zeevaart," in a note appended to that case; and the „Jan Frederic,"

1) Un navire en voyage (*in transitu*) vendu à un neutre avant la déclaration de guerre imminente et revendu après par celui-ci aux enchères publiques à un autre neutre est de bonne prise vu qu'un transfert *in transitu* n'étant pas de bonne foi ne donne au premier acheteur, d'après les principes du droit international, pas la faculté de se prévaloir de sa neutralité et par conséquence de transmettre cette faculté à son successeur.

5, C. Rob. 129.) From the letter to which he had referred it appeared that there was a contemplation of fraud on belligerent rights in November 1853. He prayed the Court to condemn the ship.

The ADMIRALTY ADVOCATE followed on the same side, and contended that the validity of the second sale must depend upon the validity of the first. The „Francis," I Gallison, and the „Baltica," 2 Spink's Prize Cases, were decisive on the point that the national character of a ship could not be changed *in transitu*. Messrs. Schenk & Co., of Hamburg, were concerned in the Kotka, which had been condemned by the Court, no claim having been given for her. They appeared to have opened a regular shop for clothing belligerent property with a neutral character.

Dr. DEANE said he appeared, not on behalf of Messrs. Schenck & Co., but of Mr. Oldrey, who had purchased the Lisette at a public auction on the 15th of February, 1855, and the only way in which it was contended that the seizure of the ship could inure to her condemnation was that Messrs. Schenck & Co., had been the vendors at that sale. If it was to be the rule that any ship which, having belonged to a Russian, afterwards passed through their hands, was to be seized and condemned, it would be well if the Government would inform the public of the black mark attached to their names. With regard to the *bona fides* of this transaction, he submitted that it was not a purchase *in transitu*, nor *imminente bello*, but a purchase *flagrante bello* in Hamburg, the vessel having entered that port under the Hamburg flag. The moment the ship was purchased by Mr. Oldrey the former master and crew were discharged, and she was sent from Hamburg to the West Indies, whence she sailed for England. It might be said that Mr. Oldrey purchased with notice, but he had yet to learn that that would affect a sale at a public auction. It might be very well to infer from the letter found on board the Atlantic that it was intended to make a fraudulent sale of the Lisette to Messrs. Schenck, but that document by no means proved the fact. There was no case similar to the present in which the property had been condemned; it did not appear that there was any probable cause for seizure, and he therefore prayed the Court to restore the vessel and condemn the seizors in costs and damages.

Dr. TWISS appeared on the same side, and said he had been startled by the statements of the learned counsel on the other side, who had contended that because the seller had not got a good title therefore he could not confer one. On what ground was it said that his title was bad? Because he had purchased the property *in transitu*. The doctrine of transfer

*in transitu* applied to goods as well as to ships. If goods shipped by an enemy to a neutral consignee, and which, if taken on the voyage, would be liable to condemnation, reached a neutral port and were again shipped either by the consignee or a merchant who purchased them, was the Court prepared to say that the title, to purchase them, was a bad title, on the ground that there had been a bad title originally?

The learned Judge said he would answer that question when such a case arose; that was not the present case.

Dr. Twiss said that what the Court would look to was whether there was a *bona fide* sale of the vessel to Mr. Oldrey or not. When she arrived at Hamburg she was no longer *in transitu*. There was no obscurity or doubt resting on the transaction; everything was clear and straightforward.

The learned counsel for the seizors having briefly replied, the Court reserved its judgment.

---

Dr. Lushington delivered judgment in this case 1), This vessel, he said, under Hamburg colours, was seized in the London Docks in December last, and a claim had been given in by Mr. Oldrey, of Hamburg, as the sole owner. She was originally a Russian vessel, and had been twice sold. The first question was whether the original sale by the Russian owner was valid; and, secondly, if not, whether the sale to Mr. Oldrey could be sustained? The master took possession of her in March, 1855, and, in answer to an interrogatory, said she was purchased by Mr. Oldrey, but he knew nothing whatever in reference to such purchase. The information to be derived from the evidence was very meagre indeed, and less than the Court had a right to expect. There was a bill of sale from Mr. Totterman, a Russian subject, to Messrs. Schenck & Co., of Hamburg, dated the 25th of February, 1854, immediately before the declaration of hostilities, and purporting to sell the ship *in transitu*, she being then on a voyage from Newcastle to Singapore. If Messrs. Schenck & Co. were the claimants, they could not be entitled to restitution. Mr. Oldrey, however, claimed under another bill of sale dated the 15th of February, 1855, from which it appeared that the vessel was put up to public auction by Messrs. Schenck & Co., in the state in which she had arrived from Akyab, where a provisional pass had been granted to her

1) Voyez le *Times* du 15 Mars 1856.

by the Hamburg consulate. It must, from the documents, have been known to Mr. Oldrey that the vessel was Russian built, and had been transferred to Schenck & Co. on a voyage to the East Indies. Reference had been made to the papers produced in the „Atlantic," a case in which a very gross fraud was attempted to be practised. A letter dated the 8th of November, 1853, written by Mr. Totterman to Captain Hall, clearly showed the frauds Mr. Totterman was practising, and with the intended assistance of Schenck & Co. Under these circumstances, the Court entertained no doubt whatever, and without reference to any question of law, that Schenck & Co. were not the *bona fide* purchasers of this vessel, and that the sale to them, as in the cases of the „Atlantic" and „Kotka," was false and colourable. The question then arose how far Mr. Oldrey, a purchaser at auction, was affected by the circumstances which had been set forth? A sale by auction could have no operation *per se* against the belligerent rights of this country. Assuming for the moment that Mr Oldrey was wholly ignorant of the fraud which the Court believed to have been practised by Schenck & Co., and that he thought he was purchasing from them, and not from the original Russian owner, could he, with the knowledge he possessed of all the other facts, be entitled to restitution? The Court was of opinion that when a neutral merchant purchased a vessel during war, which had been the property of the enemy, he was bound to ascertain, if he bought from another neutral, that the property in the ship had been duly transferred according to the law of nations; that he was bound by the title he took, and could have no better claim than his vendor would have had. The Court was confirmed in that opinion from the consequences of a contrary doctrine. Schenck & Co. could not have claimed restitution, and Mr. Oldrey, deriving his title from them, had no better right. The ship must be condemned.

# JUDICIAL COMMITTEE OF PRIVY COUNCIL,

**The Ariel. — *March* 25, 1857.**

*Claim for restitution of ship and freight.*

Sir John Patterson delivered the judgment of their Lordships in this case, which was argued during the recent sittings. The first question in this case relates, he said, to the national character of the claimant, Mr. Sorensen, jun. It was strongly contended on the part of the captors that he could not be properly considered to be a Dane. The circumstances under which he took a counting-house at Altona, with a lodging at Hamburg, are undoubtedly peculiar; and the precise time when he went thither and, of consequence, the exact length of time that he had continued there when the war between this country and Russia broke out are not fully ascertained. Their Lordship, however, looking at the general law on this subject, and particularly adverting to the case of the „Conferenzrath" entirely agreed with the learned judge of the Admiralty, that Mr. Sorensen, jun., has succeeded in establishing his claim to a Danish national character. The next and important question is whether Mr. Sorensen, jun., was the owner, and sole owner, of the ship Ariel at the time of the capture. Now, this question turns upon two points: — First, was there a real *bonâ fide* sale absolutely to Mr. Sorensen, jun., of the Ariel without collusion or fraud? Secondly, did any interest in the ship remain in the seller at the time of the capture? The ship Ariel is one of the several vessels alleged to belong to the claimant which were seized in British ports some time after the breaking out of the war, the Ariel being seized at Belfast on her return from America with a cargo on the 2d of December, 1854. This case is distinguishable from the others, as to which there is not any appeal at present before their Lordships, but which have been so alluded to in the argument that it is impossible wholly to exclude the mention of them. The distinction between them is in regard to the precise terms of the original sale to Mr. Sorensen, jun., and is such that their Lorpships might perhaps determine this case on that distinction, without coming to any positive decision as to the general question which applies to them all. But, upon consideration, their Lordships have thought it right to state their opinion upon that general question. The

facts appear to be that the Ariel was a Russian ship, and before the breaking out of the war belonged to a Russian subject, Mr. Eckhoff, as administrator of Mr. Hagedorn, who had been for some time consul for the Netherlands at Libau, and also a merchant and shipowner there, and died in April, 1853. Some stress was laid on this in the argument, it being contended that Mr. Eckhoff was bound to sell the Ariel for the benefit of the estate of Mr. Hagedorn, who was not a native of Russia, but had only a mercantile domicile in Russia during his life and residence there, and, having died before any contemplation of war, never was or could be, by any possible construction, an enemy of this country, nor could his property, after his death, be considered as Russian property. The doctrine of *utile tempus* for a foreigner residing in a country, between which country and another a war breaks out, to remove him and his property from that country to his own, was supposed to apply. But that doctrine applies only to cases where there is a *bonâ fide* intention to remove. There is no evidence whatever of any intention on the part of Mr. Eckhoff, the administrator, to remove Mr. Hagedorn's property to the Netherlands, and the doctrine of *utile tempus* appears to be wholly inapplicable. The most that can be made of the representative character of Mr. Eckhoff is to place him in the same position as Mr. Hagedorn himself would have been had he been still alive. Now, Mr. Hagedorn had unquestionably a mercantile domicile at Libau, in Russia, and had he been living, and become the seller of the Ariel, instead of Mr. Eckhoff, he and his ship must according to all authorities have been considered Russian. Another of the ships seized, — namely, the John, belonged to another Russian subject, Mr. Gamper; and another, the Industrie, to a Mr. Rode; and the rest of the ships belonged to Mr. Sorensen, sen. (the father of the claimant), who had for many years been the Danish consul at Libau, and was also a merchant and shipowner there, and therefore clearly a Russian subject, so far as relates to these ships. The Russian Ambassador left England on the 8th of February, 1854. At that time the claimant was carrying on, and had for about two years carried on, the business of an agent in England. On the 22d of February, 1854, he was summoned to Hamburg by his father by a telegraphic message. They met at Hamburg, and it was then arranged that the claimant should leave England and establish himself at Altona and become a Danish subject, with a view to purchase his father's ships, and some others, and trade with them on his own account. He had not sufficient means of his own to pay for such ships, but he was told that the speculation would proba-

bly be very advantageous, even to the extent of 100 per cent., and arrangements were made between him and his father to enable him to carry it out, and he accordingly returned to England and disposed of his concerns there, and came to Altona to become a Danish subject. He purchased his father's vessels, and also the John, and the Industrie, and the Ariel (the ship in question). The Ariel was sold to him by his father under a power of attorney given by Mr. Eckhoff to the father for that purpose, he (Mr. Eckhoff) being personally unacquainted with the claimant, on the 6th of March, 1854. The British declaration of war issued on the 29th of March. These dates seem of themselves to show that the sale was made in contemplation of war, and *imminente bello* in a popular sense; but the evidence in the case goes further, and shows conclusively that the Russian shipowners at Libau, feeling that war was at hand, and that they could not employ their ships under the Russian flag, determined, on consultation, to sell their vessels, even at considerably reduced prices, to neutrals rather than keep them unemployed in Russian ports. It is argued that war cannot be said to be imminent unless there be an embargo, or some similar act of the country about to be belligerent, and cases are cited in which such circumstances have occured; but none of those cases go the length of laying down any positive rule as to the necessity of such circumstances. Their Lordship are of opinion that there is abundant proof that the sale was made *imminente bello*, and in contemplation of it. Still, if the sale was absolute and *bonâ fide* there is no rule of international law, as laid down by the courts of this country, which makes it illegal. Such a *bonâ fide* sale made even *flagrante bello* would he legal, much more *imminente bello*. The ship Ariel was in port at the time of the sale, therefore the cases as to the illegality of sales *in transitu* do not apply. Was, then, the sale of this ship absolute and *bonâ fide?* Assuredly the time of the sale, the circumstance of the claimant making himself a neutral for the express purpose of buying this and the other ships, and his inability to pay the whole price, all tend to throw suspicion upon the sale, and to make it incumbent on the Court to look closely into the history of the transaction, it being obviously the intention of all parties to place the ship, by such sale, out of the reach of capture by the belligerent. If there had been facts leading to a well-founded conclusion that a secret understanding existed between the seller and the claimant that the ship should be restored to the seller in the event of no war breaking out, or in the event of a speedy peace, or that the ship should be employed by the claimant under the direction and for the benefit of the seller, the Court would be bound to hold the sale to be col-

lusive and void, and to condemn the ship as Russian property. But no such facts are even surmised in this case. It appears by the evidence of Mr. Eckhoff himself that Mr. Sorensen, the father, informed him that he should advise his son to purchase the Ariel if Mr. Eckhoff did not require all the purchase-money at the time of the sale and transfer, inasmuch as his son would not have sufficient money to pay for all the vessels he intended offering him for sale, and that he therefore intended to sell his ships to his son, to accept a portion of the purchase-money at the time of sale, and to allow his son to pay him the remainder of the purchase-money out of the earnings of the vessels. Mr. Eckhoff goes on to say that, by reason of what Mr. Sorensen, the father, had so communicated to him, he agreed to sell the Ariel to the claimant under the following stipulation or condition — namely, that the amount of the purchase-money should be 10,000 silver roubles; that 3333 silver roubles and 33 copecks, or say one-third of the purchase-money, should be paid in cash at the time of effecting the sale and transfer of the Ariel; that a similar sum or instalment of one-third of the purchase-money should be paid in six months after the sale and transfer, and the remaining one-third in nine months. He adds that had it not been for the very high character and well-known honour and integrity of Mr. Sorensen, the father, he would not have agreed to sell the Ariel to the son, except for ready cash, inasmuch as he was then and still was personally unknown to the son. It is argued that Mr. Eckhoff does not in terms deny that he agreed to be paid the remaining two-thirds of the purchase-money out of the earnings of the Ariel, and therefore it must be inferred that he did so agree, and accepted the same terms as the father did on the sale of his vessels. Their Lordships are of opinion that the drawing such an inference would be putting an unfair construction on Mr. Eckhoff's affidavit, especially as it is plain that he looked to Mr. Sorensen, the father, to carry him through the transaction, and, being personally unknown to the son, the claimant, would be very unlikely to enter into any engagement with him as to the earnings of the ship. Afterwards, indeed, when upon the death of Mr. Sorensen, the father, in May, 1854, Mr. Eckhoff became somewhat anxious about the purchase-money of the ship, he did, by his agent, procure the claimant's acceptances falling due at six and nine months from the sale and transfer of the Ariel, and a promise from the claimant that the earnings of the Ariel should be applied to the liquidation of those acceptances, being the best security he could get. It appears that they were so applied, and that a small sum, only about 90*l.*, remained due when the

Ariel was seized in December, 1854. This subsequent arrangement is the circumstance above alluded to, in which this case is perhaps distinguishable from the cases of the other ships, as to which the appropriation of the earnings formed part of the original contract. It was urged, further, that the bill of sale of the Ariel is untrue, because it states the whole purchase-money to be paid. Their Lordships are of opinion that there is no weight in this objection. In all conveyances of freehold or leasehold estates the purchase-money is always mentioned to have been fully paid, and yet there may be a collateral instrument, showing that nothing has been paid, or the whole or part of the money left upon mortgage of the estate. A bill of sale of a ship is a conveyance of a similar nature, and open to the same considerations; the object is to enable the purchaser to become the absolute owner. After the sale and transfer of the Ariel it appears to have been employed under the sole control of the claimant, without any interference on the part of the seller (Mr. Eckhoff), in voyages to England, and Ireland, and America, with a crew composed indeed of Russians, except the master and mate — who were Danes — but not with Russian cargoes. Under these circumstances the learned judge in the court below says; — „I am inclined to hold the present sale (speaking of that of the Baltica, one of the father's ships) was *bonâ fide*." By which their Lordships understand him to mean that the sale was real, intended to pass the property in the ship to the claimant, without any engagement to restore it under any circumstances, and without fraud or collusion. In this opinion their Lordships fully concur. But, then, the second point above stated remains. Did any interest in the ship remain in the seller at the time of capture? And this is a point more difficult of solution. The decision of the learned judge, that some interest did remain in the seller, rests almost entirely on the language used by Lord Stowell in the case of the „Sechs Geschwistern" (4 Rob., 100), for, with the exception of that one, all the other cases proceed on the ground of *mala fides* and collusion. Lord Stowell there says, —

„The rule which this country has been content to apply is, that property so transferred (this is, by purchase from an enemy) must be *bonâ fide* and absolutely transferred; that there must be a sale divesting the enemy of all further interest in it; and that anything tending to continue his interest vitiates a contract of this description altogether."

Applying that rule to the case then before him, Lord Stowell condemned the ship, and rightly so, because there were covenants in that case which perserved and retained the interest of the enemy seller, and for

restitution at the end of the war. It was a conditional, not an absolute sale. Lord Stowell concludes his judgment in these words: —

„Is there in this any sign of a *bonâ fide* transfer? Is not the hand of the French vendor still on the vessel? Looking to the control which the French Government and the vendor still retain over this property, it is impossible for me to hold that all the interest of the enemy is completely divested."

In the present case there is a total absence of any such covenant or condition. The utmost that can be said is that there is an engagement on the part of the buyer to apply the earnings of the ship to the payment of part of the price. The mere non-payment of a part of the price cannot of itself be sufficient to leave an interest in the ship in the seller. That is distinctly stated by Lord Stowell in the „Marianne," (6 Rob, 26): —

„That objection can have little weight, since it is a matter solely for the consideration of the person who sells to judge what mode of payment he will adopt. He may consent to take a bill of exchange, or he may rely on the promissory note of the purchaser, which may not come in payment for a considerable time, or may never be paid. The Court will not look to such contingencies. It will be sufficient that a legal transfer has been made, and that the mode of payment, whatever it is, has been accepted."

Here, however, there is more than mere non-payment of part of the price; there is an engagement to pay it out of the earnings, and that is contended to create an interest in and lien on the freight, and, through the freight, on the ship. We must observe here that, even supposing that the facts of this case were sufficient to show that the vendor had a lien on the freight for the purchase-money unpaid, it by no means follows that he had a lien on the ship. The ship and the freight are quite distinct; the ship may belong to one person and the freight to another, and that not only for a single voyage, but, as a security for a debt, for future voyages, provided that the contract and assignment be not such as to separate the freight and earnings of the ship for ever from the ship itself, so that they could not be reunited, but only to separate them for the temporary purpose of securing a debt, and operating only upon that separation of title till that debt should be paid. The law on this subject was distinctly laid down, as stated above, by Lord Eldon in the case of the ship Warre, which is to be found in the notes to 8 Price, 269. The same doctrine was held in 3 Beavan, 342, „Stevenson v. Dowson;" in 1 Hare, 549, „Langton v. Horton;" in 1 Bingh. New Rep., 697, „Leslie and others v. Guthrie;"

and in other cases. There are no means by which according to the contract, with respect to the earnings stated in this case, the ship could in any manner be affected, either in the Admiralty, the courts of common law, or the Court of Chancery. It may be doubtful, considering the loose terms of the contract, and that it was made between foreigners, whether the Court of Chancery would interfere by appointing a receiver of the freight, if the ship arrived in England and the owner had not applied the earnings towards payment of the purchase-money. But, as between English subjects, if the Court interfered, it would not be in pursuance of the contract, but by reason of breach of contract. It was said in argument that by the law either of Russia or Denmark some lien might be created on the ship, but that is a matter of foreign law, and therefore a fact to be proved by those who rely upon it, and no proof was offered. The difficulty, or rather the impossibility, of obtaining a satisfactory result by such inquiries appears to have been one of the reasons why Lord Stowell, in the case of the „Tobago," to which we are about to allude more at lenght, refused to enter into them at all, Supposing, however, that a lien on the freight or even on the ship, in favour of the vendor, who is to be considered as an enemy, did exist, would that lien render the ship in the possession of the neutral owner liable to be captured? That such a lien on an enemy's ship would not be sufficient to found a claim by a neutral in a court of prize is clear. It was so held by Lord Stowell in the case of the „Tobago" (5 Rob. 218), which was the case of a British subject claiming in respect of a bottomry bond on a French enemy's ship which had been captured and again in the case of the „Marianne" (6 Rob., 24). That was the case of a lien on the freight and cargo of a ship, which ship was sold by an American neutral to a Spanish enemy, and the lien was in respect of part of the purchase-money remaining unpaid. It is true that in I Spink's Admiralty Cases, 24. the „Christine," the Court said that the doctrine in the „Marianna" did not apply to cases when the *bonâ fides* of the sale was disputed, in which proof of actual payment is always essential; and no doubt that upon a question of *bonâ fides* such proof would be most important, and even essential. But the question of *bonâ fides* in this case has been already disposed of; their Lordships are now considering the only point as to an interest remaining in the *bonâ fide* seller. The same doctrine as in the „Tobago" and the „Marianna" is laid down by the Supreme Court of the United States of America in the „Frances, (Irvin's claim), (8 Cranch's Rep. 417) and in „San José" (2 Gallison's Rep. 283), and other cases. Indeed, it was not disputed at the bar that such is the

law of prize as regards a claimant in respect of a lien. But the converse of the proposition was contended not to be true, and that, although the lien of a neutral on an enemy's ship or its freight is not sufficient to found a claim, yet the lien of an enemy on a neutral ship or its freight is sufficient to show an interest in the enemy, of which the belligerent captor is entitled to avail himself, and to defeat the neutral's claim; that a lien on an enemy's ship which would not be recognized in favour of a neutral would be recognized against a neutral for the purpose of condemnation, if the lien be in favour of an enemy. Their Lordships asked, and asked in vain, for some autority which went to establish that distinction. No such authority was produced, but their Lordships were referred again to the language of Lord Stowell, in the case of the „Sechs Geschwistern," which, as has been unable to find any authority for the alleged distinction, and, on the contrary, they are of opinion that the cases of the „Tobago" and of the „Frances" (Irvin's claim), already cited, are plainly against the distinction. In the „Tobago" the counsel for the captors argued, „Suppose a bond of this nature given upon a neutral ship, ad to a person now become an enemy, could a proceeding of prize be instituted against the neutral ship, or any part of it, as the property of the enemy? Certainly not." The counsel for the claimants argued. „With regard to the case put of an enemy's interest of this description on a neutral ship the distinction is obvious, that this interest is a thing accessorial only to the ship; and that it might well consist with the principles of justice that the accessory might be restored though the ship was condemned, at the same time that it would not be reasonable or just to seize the ship itself o account of such an accessorial interest which an enemy might possess in it." Lord Stowell, in giving judgment, says, „Can the Court recognize bonds of this kind as titles of property, so as to give persons a right to stand in judgment and demand restitution of such interests in a court of prize? The total silence of those who had argued for the claimant as to any precedents for this demand strongly shows that it has not been the practice of the Court to consider such bonds as property entitled to its protection, and I think I may venture to say that there has been no such instance. The person advancing money on bonds of this nature acquires by that act no property in the vessel; he acquires the *jus ad rem*, but not the *jus in re*, until it has been converted and appropriated by the final process of a court of justice. The property of the vessel continues in the former proprietor, who has given a right of action against it, but nothing more. If there is no change of property, there can be no change of

national character." And further, „The captor has no access whatever to the original private understanding of the parties in forming such contracts; and it is therefore unfit that he should be affected by them. His rights of capture act upon the property without regard to secret liens possessed by third parties; in like manner his rights operate on no such liens where the property itself is protected from capture. Indeed, it would be almost impossible for the captor to discover such liens in the possession of the enemy upon property belonging to a neutral; the consequence, therefore, of allowing generally the privilege here claimed would be that the captor would be subject to the disadvantage of having neutral liens set up to defeat his claims upon hostile property, while he could never entitle himself to any advantage from hostile liens upon neutral property." It is difficult to conceive stronger language than this to show that the distinction now attempted to be set up is wholly without foundation. The observations of the same learned judge in the „Marianna" are substantially to the same effect. Both these cases, it is to be observed, were decided subsequently to that of the „Sechs Geschwistern." The language of the Court in the „Frances" (Irvin's claim) (8 Cranch's Rep. 419), is equally strong: „In cases of liens created by the mere private contract of individuals depending upon the different laws of different countries, the difficulties which an examination of such claims would impose upon the captors, and even upon the prize courts, in deciding upon them, and the door which such a doctrine would open to collusion between the enemy, owners of the property, and neutral claimants, have excluded such cases from the consideration of those courts." Then, after, referring to the cases of the „Tobago" and the „Marianne-" it is added, „ From this it appears that the doctrine of the prize courts upon this subject works against as well as in favour of captors." Their Lordships have come to the conclusion that the supposed distinction does not exist, and that liens, whether in favour of a neutral on an enemy's ship, or in favour of an enemy on a neutral ship, are equally to be disregarded in a court of prize. One other argument was pressed arising from the number of vessels bought by the claimant, and the magnitude of the transaction was insisted on; and the case of the „Rendsborg" (4 Rob, 121) was particularly adverted to. That case was such that Lord Stowell held it to amount to an adhering to and assisting the enemy, and it was of a very peculiar character. Their Lordships are unable to see why, if the transfer of one ship was legal under the circumstances which have here occurred if it had stood alone, such transfer should be rendered illegal because six other ships were

purchased under similar circumstances at the same time; unless, indeed, as affording ground to believe that all the purchases were fraudulent and collusive. In effect, the whole case resolves itself into a quaestion of *bona fides*, and that being once established their Lordships feel obliged to come to the conclusion that the Ariel was the *bonâ fide* property of the claimant alone, and that no interest remained in the seller, Mr. Eckhoff. They must therefore humbly advise Her Majesty that the decision of the Court below ought to be reversed, and the proceeds of the ship restored to the claimant; however, without costs and damages, not only because further proof was ordered and gone into, but also on account of the particular circumstances of the case.

---

THE GERASIMO, THE ASPASIA, AND THE ACHILLES, CARGO EX GERASIMO 1).
*March* 25, 1857.

*Nationality* — *Blockade.*

Their LORDSHIPS now delivered the following combined judgment: — This is an appeal from a decree of the High Court of Admiralty. dated August 8, 1856, condemning the cargo of the ship Gerasimo as lawful prize. At the time of her capture this ship was bound for Trieste with a cargo of Indian corn, which she had taken on board at Galatz. She was sailing under Wallachian colours, and on the 19th of July, 1854, during the prosecution of her voyage, was captured as she was coming out of the Sulina mouth of the Danube by Her Majesty's ship Vesuvius, under the command of Captain Powell. It was the duty of the captors, as soon as possible, to send their prize to some convenient port in Her Majesty's dominions for adjudication, to procure the examination in preparatory of the principal officers of the vessel, and to deposit in the Admiralty Court, upon oath, all papers found on board the vessel, in order that speedy justice might be done, and that the property, if illegally seized, might be restored with as little delay as possible to the owners. None of these steps were taken. On the 21st of June, 1855, a claim was brought into the

1) These cases were argued at the commencement of March 1857, and reported in *the Times* of the 3d and 5th March. As the principles involved in them were in some respects very similar.

Admiralty Court by M. Cremidi, in which he claimed the cargo on behalf of Epaminondas Pana & Co., who are merchants at Galatz, and on their behalf demanded restitution with costs and damages, and at the same time he sued out a monition requiring the captors to proceed to adjudication. The captors proceeded accordingly, and on the 14th of November, 1855, the case was heard upon the claim. There was an absence of the usual evidence in such cases; there was no examination of the witnesses in preparatory, no affidavit verifying the ship's papers made *recente facto*, but an affidavit sworn by captain Powell on the 30 of August, 1855, more than 12 months after the seizure, verifying certain papers as being all the papers which were found on board the vessel, and none of which related to the cargo. The captors, however, produced an affidavit by a gentleman named Young, who stated that he was the agent in England of the captors, and that he had received a letter from captain Powell, dated in the month of Mai 1855, informing him that the cargoes of this and other ships sent to Constantinople had been sold at that place, with the consent of the owners thereof, and the proceeds deposited in the hands of an agent. There was also a certificate, by Mr. Nicholson, who had been sent out (under what circumstances it does not appear) as a commissioner appointed by the Court of Admiralty to take evidence on the subject at Constantinople, and Mr. Nicholson thereby certified that he had been informed that the master and the whole of the crew of the Gerasimo had long since quitted her, and could not anywhere be found. The only evidence of property on the part of the claimant was the affidavit of Cremidi, who stated his belief that E. Pana & Co., subjects of the Ionian Islands, were the owners, and that no enemy had any interest in it. Neither the affidavit nor the claim stated anything as tho te place of residence of E. Pana & Co. The learned judge therefore made an order, dated November 14, 1855, by which he admitted the claim of Cremidi for the cargo, but directed further proof to be given by the claimant as to the property thereof, and also allowed both parties to bring in further poof as to the non-examination of witnesses in preparatory, and as to whether there was any agreement as to the sale of the cargo, such further proof to be given without prejudice to the question of costs and damages. The cause was heard on further proof in July and August, 1856, when the learned judge was of opinion that the claimant was to be considered as an enemy of the British Crown at the time of the seizure, and that he had, therefore, no *persona standi* in the court. Upon the present appeal, the first question is whether the appellant in regard to this claim is to be considered as an

alien enemy. Upon the general principles of law applicable to this subject there can be no dispute. The national character of a trader is to be decided for the purposes of the trade by the national character of the place in which it is carried on. Nothing can be more just than this principle; but the whole foundation of it is, that the country in which the merchant trades is enemy's country. Now, the question is what are the circumstances necessary to convert friendly or neutral territory into enemy's territory? For this purpose it is sufficient that the territory in question should be occupied by a hostile force, and subjected during its occupation to the control of the hostile power, so far as such power may think fit to exercise control; or is it necessary that, either by cession or conquest, or some other means, it should, either permanently or temporarily, be incorporated with and form part of the dominions of the invader at the time when the question of national character arises? It appears to their Lordships that the first proposition cannot be maintained. It is impossible for any judge, however able and learned, to have always present to his mind all the nice distinctions by which general rules are restricted: and their Lordships are inclined to think that, if the authorities which were cited and so ably commented upon at this bar had been laid before Dr. Lushington, he would, perhaps, have qualified in some degree the doctrine attributed to him in the report to which we have referred. With respect to the meaning of the term „dominions of the enemy," and what is necessary to constitute dominion, Lord Stowell has in several cases expressed his opinion „the Fama" (5 Rob. 114), That the national character of a place is not changed by the mere circumstance that it is in the possession and under the control of a hostile force is a principle held to be of such importance that it was acted upon by the Lords of Appeal in 1808, in the St. Domingo cases of „the Dart" and „Happy Couple" when the rule operated with extreme hardship in the case of „The Manilla (1 Edw., 3). Lord Stowell gives an account of those decisions. When places in a friendly country have been seized by, and are in possession of the enemy, the same doctrine has been held. The same principle has been acted upon in the courts of common law, „Donaldson v. Thompson" (1 Campb., N.P.R. 429). The propositions, however, there contended for were repudiated by Lord Ellenborough, and afterwards, on a motion to set aside the verdict by the Court of King's Bench, Lord Ellenborough observed, „Will any one contend that a Government which is obliged to yield in any quarter to superior force becomes a co-belligerent with the power to which it yields? It may as well be contended that „neutral" and „belligerent"

mean the same thing." The same doctrine was afterwards laid down by the Court of King's Bench, in the case of „Hagedorn v. Bell" (1 Maule and Sel., 450). The distinction between hostile occupation and possession clothed with a legal right by cession or conquest, or confirmed by length of time, is recognized by Lord Stowell in the case of „the Boletta" (1 Edw., 171). These authorities, with the other cases cited at the bar, seem to establish the proposition that the mere possession of a territory by an enemy's force does not of itself necessarily convert the territory so occupied into hostile territory, or its inhabitants into enemies. Their Lordships then referred to the nature of the possession of Moldavia held by the Russians at the time when the shipment in question was made, and went on to say. — It seems impossible to hold that, by means of an occupation so taken, so continued, and so terminated, Moldavia ever became part of the dominions of Russia and its inhabitants subjects of Russia, and therefore enemies of those with whom Russia was at war. The utmost to which the occupation could be held to amount was a temporary suspension of the *suzeraineté* of the Porte, and a temporary assumption of that *suzeraineté* by Russia. At what period, then, could foreigners dwelling there be said to have that notice of a change in the dominion and in the laws under which they were to live, to which Lord Stowell refers in the case of the „Fama?" At, what period were they under the obligation of changing their domicile in it, under the penalty, if they omitted to do so, of being treated as enemies of Great Britain? Moldavia and Wallachia were not treated by the Porte as enemies, and it would be singular if these countries, though not held to be enemies by Turkey, should be held to be enemies of the allies of Turkey. That the Wallachian flag was recognized both by the Russian and Turkish authorities sufficiently appears from the documents before the Court; and their Lordships have ascertained, by communication with the Foreign-office, that no act was ever done by the British Government to change the national character of the provinces in relation to Great Britain; and without some such act the occupation by the Russians under the circumstances stated could not produce such an effect. Being of opinion, therefore, that the claimant has a *persona standi* in the court, we have now to consider the effect of the evidence upon further proof with reference to the three points — the property, the sale, and the omission to examine witnesses, and upon none of these points are they able to find any serious doubt. At Constantinople, where the facts were probably known, and, at all events, were capable of easy proof, no doubt was ever suggested as to the fact of Pana & Co.

being owners of the cargo through the whole of the long proceedings which led to the sale. They were dealt with, both by the captors and the shipowner, as the proprietors; they were called upon in that character to pay the freight; they were called upon in that character to consent to the sale; they were called upon in that character to be reponsible for the amount in case of condemnation; and can it be argued that they are only to be treated as owners in case of condemnation, and not in case of restitution? At the hearing of the claim none of these facts appeared. At the hearing on further proof, the view taken of the case by the learned judge made it unnecessary to investigate them. The affidavit of la Fontaine was calculated to mislead anybody who had not carefully examined the documents to which it refers; the inaccuracies in it were not pointed out at this bar, and were probably, therefore, not brought to the notice of Dr. Lushington. As to the sale, the evidence clearly shows that it took place under circumstances which cannot in the least prejudice the right of the owners to relief. Then as to the excuse for the non-examination of the witnesses. There is literally none whatever. What is the value of a statement by M. la Fontaine of what the exigencies of the public service would or would not permit? What knowledge has he upon the subject, even if what appears in this case was calculated to induce the Court to place entire confidence on his accuracy? But, if the exigencies of the public service did not permit the sending these vessels either to England or to Malta, are the claimants to suffer? It was strongly insisted by the appellants that the penalty on the captors for omitting to comply with the rules of the Admiralty Court, if unaccounted for or not sufficiently explained, was a forfeiture of all their rights and restitution to the claimants, with costs and damages; and many authorities were cited which were supposed to warrant that proposition. It is not, in their Lordships' view, necessary to adopt in this case so severe a rule, and they think it will be more satisfactory to examine the grounds on which it is attempted to justify the seizure and on which condemnation is required. The ground now suggested is, that the Gerasimo was guilty of a breach of blockade in coming out of the Danube when the mouths of that river were in a state of notified blockade. It is singular that, if this were the ground of capture, no notice whatever of the blockade should have been contained in the affidavit originally prepared for captain Powell to swear when the seizure was made and the facts were recent; that notice of it should be introduced for the first time in the affidavit made by him on the 30th of August, 1856, and that even in that late affidavit it is not stated that

breach of blockade was the cause of seizure. There is no doubt, however, that breach of blockade, whether it was the cause of seizure or not, may be used as ground of condemnation if the circumstances of the case bring it within the law. What, then were the circumstances? In the summer of 1854 the Russian forces in the Turkish territories were straitened for provisions. The allied fleets desired to prevent the importation of provisions up the Danube, and with that view the two admirals in command of the English and French fleets issued a proclamation, dated June 2, 1854, in which they declared to all whom it might concern that they had established en effective blockade of the Danube, in order to stop all transport of provisions to the Russian armies; they declared that this blockade included all those mouths of the Danube which communicate with the Black Sea, and they apprized all vessels of every nation that they will not be able to enter the river till further orders — „qu'ils ne pourront entrer dans ce fleuve jusqu'à nouvel ordre." On the 26th of June the Russians forbade all export of cereals after the 2d of July. Any exportation of cereals, therefore, was in furtherance of the objects of the allies, and to the prejudice of the Russians. Could a Moldavian merchant imagine, if he had heard of this blockade, that he was to be liable to capture by the allies for exporting provisions, when the whole purpose of the blockade was declared to be to prevent their import? But by the rules of law a ship which has entered a blockaded port before the blockade is entitled to come out again; and if she has a cargo taken on board before notice of the blockade she is entitled to bring it out. The blockade of a port is *prima facie* notice of the existence of the blockade to all who are within it, because the inhabitants who see the blockading ships off their coast cannot be well ignorant of the blockade. But this was no blockade of the port of Galatz, but a blockade of the mouths of the Danube, Galatz lying on its banks up the river at a distance of 150 miles from its mouth. In this case the ship had entered the river before the blockade; the cargo was taken on board on the 30th of June, and the ship must have sailed on or before the 2d of July, otherwise she would have been detained by the Russians. If she had no notice of the blockade she was, on that general ground, entitled to bring out her cargo; if she had notice she never could suppose that, according to the notification, she could be liable to capture, but if the case had been open to any suspicion, though, in fact, there is none, no weight could be given to such suspicion, when the claimant has been deprived, by the wrongfull act of the captors, of the opportunity of affording the explanations which the rules of law were

intended to secure to him. What claim the captor may have upon Her Majesty's Government, it is not their duty to judge, nor have they any means of forming an opinion. But as regards the claimants his conduct appears to be without any excuse, and their Lordships have no hesitation in advising restitution of the cargo, with costs and damages against the captor.

### Cargo ex Aspasia.

As regards the claimant, this case differs in no material particular from that which has just been decided, and the same decree must be pronounced. As between the captor and the Crown there may be a very material distinction, as the death of Captain Parker in the service of his country, within a very few days after the capture, relieves him from personal blame, in respect of the gross irregularities which have since taken place.

### The Ship Achilles.

This case differs from the two which have just been disposed of in this circumstance, that the claimant's right of property is not sufficiently established. The claim is made on behalf of Paolo Focca, as the sole owner; the ship's papers do not establish the title, but, on the contrary, throw some doubt upon it, and the agreement made with the captain on behalf of the owners does not show who the owners are. Considering, however, the hardships imposed on the claimants by the course pursued by the captors, their Lordships will admit the claimants to further proof as to the property. The other facts are sufficiently clear, and they will not order further proof as to them.

---

## CONSEIL IMPÉRIAL DES PRISES.

### La Vrouw Houwina. — 26 *Mai* 1855.

NAPOLEON par la grâce de Dieu et la volonté nationale Empereur des Français, à tous présents et à venir, Salut.

Notre Conseil Impérial des Prises a rendu la décision suivante:

Entre le Sr. Barthélemy Rostee, capitaine de la galiote hanovrienne „la Vrouw Houwina," représentant les intérêts du chargement de ce navire

et le Sr. Auguste Wehner, agissant au nom et comme représentant la maison „Wienholt Wehner & Cie.", négociants en salpêtre à Londres, agissant en outre dans l'intérêt des fils de J, D. Mutzenbecher, négociants en salpêtre à Hambourg, d'une part;

Et le commandant, l'état major et l'équipage de l'aviso à vapeur de l'état le Phénix d'autre part;

Vu . . . . . . . . . . . . . . . etc.

Le conseil après en avoir délibéré,

Considérant que des pièces et de l'instruction il résulte en fait:

Que le navire hanovrien la Vrouw Houwina, capt. Rostee, parti de Lisbonne à la destination déclarée de Hambourg, a été arrêté le 28 Novembre de l'année dernière par l'aviso à vapeur de l'état le Phénix à huit milles en pleine mer à l'Ouest du cap Rocca, comme soupçonné de transport illicite de contrebande de guerre;

Que ce bâtiment avait en effet à bord 973 sacs de salpêtre brut de l'Inde, désigné sur le manifeste et les connaissements sous la simple dénomination de marchandises;

Que les connaissements y relatifs, signés seulement du capitaine, indiquant que le chargement a été fait par le Sr. J. V. Roiz à son ordre et à destination de Hambourg;

Que ces 973 sacs provenaient intégralement d'un chargement apporté d'Angleterre à Lisbonne, le 17 Octobre dernier, par le navire le Julius, d'où ils avaient été transbordés sur la Vrouw Houwina par les soins du Sr. Scholtz, négociant à Lisbonne, à qui ils avaient été consignés par connaissement au nom du Sr. John Esker, négociant commissionnaire à Londres;

Que l'exportation d'Angleterre avait eu lieu au moyen de trois acquits — à caution portant engagement d'en faire constater le débarquement et l'entrée en douane dans le pays de destination, — et que, pour remplir cet engagement, le Sr. Scholtz avait obtenu du Consul d'Angleterre à Lisbonne un certificat attestant, d'après sa déclaration, que ledit salpêtre était destiné à être consommé dans le pays et non à être réexporté;

Enfin, que ce chargement de salpêtre est réclamé par le Sr. Wehner au nom de qui il agit en vertu de deux doubles connaissements, endossés en blanc par le Sr. Roiz, comme étant une propriété de sujets neutres ou alliés, et destiné pour un port neutre;

En ce qui touche la qualité du Sr. Wehner, — considérant que le Sr Wehner ne justifie d'aucun titre pour représenter devant le conseil les fils de J. D. Mutzenbecher de Hambourg, dont les droits ne résultent d'ail-

leurs d'aucune pièce du dossier; et que, si son intervention dans toutes les transactions relatives au chargement de la Vrouw Houwina paraît avoir été toute personnelle et indépendante de sa qualité d'associé de la maison Wienholt Wehner & C[ie]., cependant son droit de se présenter dans la cause au nom de cette maison de commerce anglaise ne saurait être contesté;

Au fond:

Considérant que le salpêtre est un objet susceptible d'être réputé contrebande de guerre, et que la contrebande de guerre est saisissable sous pavillon neutre quand elle appartient à l'ennemi, ou quand elle est dirigée vers le territoire, les armées ou les flottes de l'ennemi;

Que le commerce des objets de contrebande ne saurait être présumé licite qu'à la condition d'être effectué avec la plus entière bonne foi et la plus complète sincérité, et que toute dissimulation, toute fraude ou tout dol dont ce commerce serait accompagné doivent de plein droit le faire présumer illicite;

Et que c'est à ce commerce surtout qu'il importe d'appliquer avec rigueur le principe d'après lequel il y a lieu de considérer comme appartenant à l'ennemi les objets dont la propriété neutre ou amie n'est pas justifiée par les pièces trouvées à bord;

Faisant application de ces principes à l'espèce:

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des déclarations du capitaine ci-dessus visées, que le Sr. J. V. Roiz, ouvrier aux gages du Sr. Scholtz, n'a été qu'un prête-nom destiné à cacher le véritable propriétaire, que dès lors la preuve de la propriété neutre n'est justifiée par aucune des pièces trouvées à bord, et qu'aucun autre sujet ne saurait être admis à établir ses droits de propriété en dehors et contre teneur desdites pièces;

Que la maison Wienholt Wehner & C[ie]. de Londres réclame la propriété du salpêtre en vertu d'un simple endossement en blanc, apposé au dos d'un double original des connaissements ci-dessus visés, mais que sans examiner la valeur d'un endossement en blanc en temps de guerre, il est évident que le Sr. Roiz n'a pu conférer à personne plus de droits qu'il n'en avait lui-même, qu'ainsi le titre de propriété et par suite la nationalité amie du salpêtre ne résulte non plus d'aucune pièce trouvée à bord;

Considérant que si des sujets alliés peuvent être admis à établir leurs droits de propriété par d'autres titres que les pièces de bord, c'est à cause de la faveur qui doit s'attacher à eux à raison de la poursuite d'une

guerre commune, et à cause des simulations auxquelles leurs intérêts peuvent les obliger d'avoir recours pour tromper l'ennemi, mais qu'ils ne pouvaient invoquer ce privilége quand, comme dans l'espèce, ils font usage de simulations évidemment déstinées à tromper soit les croiseurs de leur nation. soit ceux de la puissance alliée, et à plus forte raison lorsqu'il résulte de leurs propres assertions, en les admettant comme sincères, qu'ils étaient engagés dans un commerce illicite contraire aux lois de leur propre pays;

Considérant que les prétendus usages commerciaux, invoqués par les réclamants pour expliquer ces simulations, ne sauraient s'appliquer en temps de guerre à des expéditions d'objets de contrebande de guerre, et ne sauraient en aucun cas servir de justification à l'entremise de simples ouvriers à gages telc que le Sr. Roiz ou Rodrigues; qu'ils ne peuvent non plus expliquer dans l'espèce la dissimulation de la nature de la marchandise sur les connaissements et le manifeste, puisque l'expéditeur, le Sr. Scholtz, établit lui-même dans ses contre-protestations, ci-dessus visées, que l'expédition n'était point ignorée du commerce et avait même été signalée à son attention particulière par les journaux de Lisbonne; qu'ainsi la dissimulation était sans nécessité pour assurer le secret d'une spéculation commerciale licite et ne pouvait avoir d'autre but que de tromper la vigilance des croiseurs et de favoriser une opération illicite;

Considérant qu'à ces présomptions de propriété ennemie suffisantes pour déterminer la confiscation du salpêtre saisi à bord de la Vrouw Houwina, il faut apporter encore celles qui se rattachent à la destination du bâtiment;

Qu'en effet, si le bâtiment a été relâché comme neutre, il ne s'ensuit pas de plein droit, ainsi que l'a prétendu la défense, que par sa décision le Conseil ait reconnu la réalité de la destination neutre assignée à son voyage, puisque cette relaxation eût dû être prononcée également aux termes du réglement français dans le cas où le bâtiment aurait été destiné d'une manière patente pour un port ennemi; qu'il est d'autant plus permis de supposer que la destination de Hambourg n'était qu'apparente et que la Vrouw Houwina, après avoir débarqué dans ce port son chargement licite, devait relever pour un port ennemi de la Baltique; que son départ de Lisbonne coïncidait précisément avec le moment de la retraite des escadres alliées, qui laissaient les ports russes débloqués et que cette dissimulation de plus sur les papiers de bord ne serait que la reproduction d'une fraude analogue à l'aide de laquelle ce même bâtiment avait été précédemment expédié de Lisbonne pour Elseneur, par le même négociant

le Sr. Scholtz avec un chargement destiné en réalité pour la Russie;

Mais que, sans recourir à cette supposition, l'expéditeur du navire pour Hambourg cachait suivant toute apparence, sinon pour le navire, du moins pour le chargement, une destination ennemie, attendu qu'il est de notoriété publique que la ville de Hambourg reçut dans le courant de l'année dernière des quantités de salpêtre, soit à l'état de nitrate de potasse, soit à l'état de nitrate de soude, qui excédaient de beaucoup ses importations habituelles; qu'au mois de Décembre dernier, à l'époque même où la Vrouw Houwina pouvait être attendue à Hambourg, des tentatives étaient faites par des négociants de cette ville pour obtenir d'un armateur de Lubeck l'affrétement d'un bâtiment destiné à porter en Russie du plomb, du salpêtre et du soufre, et qu'à la fin du mois de Janvier suivant une autre expédition de plomb et de salpêtre, partie de Hambourg par chemin de fer à destination de Koningsberg, a été de cette dernière ville dirigée par terre et par traîneaux russes vers la frontière russe du côté de Kowno;

Considérant qu'en présence de ces faits notoires, établissant des présomptions précises et concordantes, il est à peine besoin de faire observer que les obstacles légaux qui, suivant que la défense l'a allégué, se seraient opposés à la sortie du salpêtre de Hambourg et à son introduction en Russie n'ont jamais existé; attendu d'une part, que la prohibition d'une importation de salpêtre raffiné en Russie, en admettant qu'elle ne dût pas céder devant les besoins de l'état de guerre, n'est pas applicable au salpêtre brut, tel que l'est celui de la Vrouw Houwina; d'autre part, que le transit des munitions de guerre par Hambourg pour les états neutres, tels que la Prusse par exemple, n'a jamais été interdit, et que si le transit, dans le sens restreint de ce mot, par le territoire prussien à destination de la Russie a été prohibé dès l'origine de la guerre, l'ordre du Cabinet du 8 Mars dernier ci-dessus visé, prouve que cette prohibition était facilement éludée jusque-là au moyen de l'importation des marchandises de contrabande avec payement des droits d'entrée et leur réexportation sous la même condition de payements des droits de sortie;

Considérant en résumé qu'une expédition de contrebande de guerre, préparée à l'aide d'une fraude contre les mesures politiques prescrites par un gouvernement allié dans l'intérêt d'une guerre commune, continuée sous un nom supposé, dissimulée sur les papiers de bord et faite à destination de parages rapprochés du pays ennemi et servant de voie habituelle aux approvisionnements de l'ennemi, doit être présumée effec-

tuée pour compte et à destination de l'ennemi, et qu'il y a lieu dès lors de prononcer la confiscation des objets saisis par application des articles 1 et 2 du réglement du 2 Juillet 1778 et de l'article 13 de l'arrêté du 2 Prairial an XI ci-dessus visés;

Décide:

Le Sr. Wehner est déclaré non recevable en la forme dans la demande présentée par lui au nom des fils de J. D. Mutzenbecher et non fondé dans la demande présentée par lui au nom de la maison Wienholt Wehner & Cie. de Londres;

La prise des 973 sacs saisis à bord du navire hanovrien la Vrouw Houwina par l'aviso à vapeur de la marine de l'état le Phénix est déclarée valable;

Ordonne en conséquence que ces objets de contrebande de guerre seront immédiatement vendus, conformément aux réglements sur les prises, sans préjudice du droit de prétention réservé à l'état, pour le tiers du produit net en être attribué à l'état major et l'équipage de l'aviso à vapeur le Phénix, qui en a fait la capture, et les deux autres tiers être partagés entre les états majors et équipages dudit bâtiment et de la corvette à vapeur le Mentor formant ensemble la division affectée à la Station du Tage, le tout sauf les droits attribués à la caisse des invalides de la marine.

Fait à Paris le 26 Mai 1855 1).

---

## CONSEIL D'ÉTAT.

Le conseil d'état, dans ses séances des 19 Avril, 10 Mai et 13 Juin 1855 a eu à délibérer sur des questions de prises maritimes à l'occasion de pourvois formés contre des décisions rendues par le conseil impérial des prises, qui validaient la saisie et ordonnaient la vente des bâtiments capturés.

1) „Par une autre décision du même jour, le conseil a condamné le capitaine du navire la „Vrouw-Houwina," dont la relaxation avait été précédemment ordonnée, au payement des frais de l'instruction, déduction faite de ceux qui se rapportent au salpêtre saisi à bord, attendu, d'une part, que ce capitaine ne s'est pas prévalu de la faculté que lui accordaient les réglements d'abandonner des objets de contrebande au moment de la capture; et, d'autre part, qu'il a participé sciemment aux fraudes à l'aide desquelles l'existence du salpêtre à bord de son navire et les noms des véritables propriétaires et destinataires ont été dissimulés sur les papiers de bord.

(Moniteur universel, le 4. Juin 1855.

Dans les trois affaires déférées à son examen, le conseil d'état a été d'avis que la sentence des premiers juges devait être maintenue. Les questions qu'elles soulevaient se trouvant résumées dans les motifs sur lesquels le conseil 'a fondé le rejet de ces requêtes, il n'est pas sans utilité de donner ici une analyse succincte de ces motifs.

(Moniteur du 8 Juillet 1855.)

---

LE COURRIREN. — 19 *Avril* 1855.

En ce qui touche le premier de ces pourvois, formé par les sieurs Julius Kröger et Heinrich Adolph Holle, de Hambourg, réclamant la restitution du brick russe *le Courriren,* capturé dans la traversée de Pernambuco à Valparaiso, par les embarcations de la corvette à vapeur *le Phaque,* le conseil d'état a considéré:

1°. Que l'ignorance de l'état de guerre ne peut être légitimement invoquée dans l'intérêt des navires qui appartiennent aux sujets de la puissance ennemie; que d'ailleurs les dispositions contenues dans la déclaration du 27 Mars 1854, ayant eu pour objet de favoriser exclusivement les bâtiments russes partis des ports de France ou à destination de ces ports, ne sont pas applicables aux bâtiments de la même nation partis ou à destination des ports neutres;

2°. Que *le Courriren* n'a pas été capturé dans la zone territoriale des eaux du Chili, et qu'en opérant l'arrestation de ce navire, les capteurs n'ont violé aucune des règles du droit international.

---

L'ORIONE. — 10 *Mai* 1855 [1]).

Dans la deuxième affaire, il s'agissait du navire *l'Orione,* capturé par le bâtiment de guerre français *l'Averne;* le recours formé par le sieur Adami, banquier à Livourne, a été rejeté par les motifs suivants:

Sur le moyen tiré de la violation de l'article 15 du traité du 15 Février 1853;

Cet article ne peut être interprété isolément; mis en rapport avec le but et l'ensemble du traité, il ne s'applique qu'aux droits et privilèges

1) Le conseil des prises a statué que la neutralité d'un navire est exclusivement prouvée par les papiers de bord; que le transfert de propriété n'est valable que fait avant le commencement des hostilités en forme authentique et que cet acte de vente doit être signé par le propriétaire en personne ou par son fondé de pouvoir.

que les deux nations contractantes se sont réciproquement accordés dans leurs ports respectifs;

Au fond:

Il est reconnu que le navire *l'Orione* est de fabrique russe, qu'il appartenait à une société d'armateurs d'Uléaborg; qu'il était commandé, dans le port d'Odessa, par le capitaine russe Leufstadius et monté par un équipage de la même nation. L'écrit unilatéral auquel a été donnée la date russe du 26 Janvier 1854 ne peut, en l'absence de tout acquéreur et des formalités voulues par la loi du pays, servir à constater une vente sérieuse; il n'est qu'un certificat que se donne à lui-même le capitaine russe, qui continue à demeurer en possession du navire avec le même équipage, à donner tous les ordres pour le chargement, à signer les actes d'affrétement, à commander et conduire le navire d'Odessa à Livourne, en empruntant la présence et le nom du prétendu capitaine Rocco Catalani, maître au petit cabotage, qui ne sait ni lire ni signer son nom. Ce navire, entré le 8 Juin 1854 dans le port de Livourne, avec sa nationalité russe, n'a pu en sortir, le 11 Juillet suivant, qu'avec la même nationalité, malgré le changement de capitaine et d'équipage, puisqu'il n'est intervenu aucune autre vente régulière, qui eût d'ailleurs été postérieure à la déclaration de guerre du 27 Mars 1855. La pièce trouvée à bord, lors de la capture, et présentée comme connaissement, ne porte point la signature du capitaine toscan; elle n'est, ni pour sa date, ni pour ses énonciations, conforme aux originaux du véritable connaissement, qui sont revêtus de la signature du capitaine russe Leufstadius. La charte-partie, sans laquelle aucun bâtiment affrété ne peut naviguer, a été supprimée ou distraite; son existence antérieure à la saisie est cependant constatée, puisqu'il en est fait mention dans tous les originaux du connaissement; mais les énonciations que devait contenir cet acte synallagmatique, et les signatures qu'il devait porter, expliquent l'intérêt de sa disparition.

Quant aux nouvelles pièces produites sur le pourvoi:

Suivant l'article 11 du réglement de 1778, ces pièces ne peuvent faire aucune foi, ni être d'aucune utilité, la justification entière devant se trouver dans les seules pièces nécessaires et qui doivent toujours être rencontrées à bord.

---

Le Christiane. — 13 *Juin* 1855 1).

La troisième affaire concernait le navire le *Christiane* (ci-devant le

1) Voyez la note au page 186.



*Weljet*), dont la saisie a été opérée dans le port de Saint-Valery-sur-Somme. La requête était présentée par le sieur Wilken, capitaine du *Christiane*, agissant en son nom personnel, et, en tant que de besoin, au nom des sieurs Zeuthen et compagnie, négociants à Copenhague, armateurs et propriétaires dudit navire. Le conseil d'état a été d'avis de maintenir la décision du conseil des prises, en invoquant des considérations qui peuvent se résumer ainsi qu'il suit:

Pour que des navires de fabrique ennemie puissent être réputés neutres, les propriétaires doivent, aux termes du réglement de 1778, établir, par des pièces trouvées à bord, revêtues de la forme authentique ou ayant date certaine, que la vente ou concession a été faite à quelqu'un des sujets des puissances neutres avant le commencement des hostilités.

Le même réglement exige que l'acte translatif de propriété de l'ennemi au sujet neutre soit signé du propriétaire ou du porteur de ses pouvoirs.

La vente du navire le *Weljet*, passée devant le notaire royal de Copenhague le 14 Mars 1854, est authentique et antérieure aux hostilités; mais elle n'indique point par quel acte les pouvoirs en vertu desquels le capitaine a procédé lui avaient été conférés.

C'est seulement dans le cours de l'instruction que les sieurs Zeuthen et Wilken ont produit une procuration du sieur Dahl au capitaine Dahlberg, portant la date du 20 Octobre 1853; mais cet acte est sous seing-privé; sa date n'est établie par aucun moyen légal, et il ne se trouvait point à bord lorsque le navire a été saisi.

Si un autre acte, en forme authentique et faisant partie des pièces de bord, contient le pouvoir pour le capitaine Dahlberg de consentir à la vente du *Weljet*, cet acte, passé à Christianstadt le 24 Mars 1854, dix jours après la vente, trois jours seulement avant le commencement des hostilités, et qui n'est arrivé qu'après cette époque à Copenhague, lorsque le navire avait déjà quitté cette ville, n'a pu ni valoir ratification, ni autoriser le mandataire à ratifier en temps utile.

Enfin, en raison des circonstances, révélées par l'instruction, il n'y a aucun motif pour modifier et restreindre dans leur application les dispositions du réglement.

---

La Marguerite Zélonide; 15 *Février* 1856.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français. A tous présents et à venir, Salut.

Notre Conseil Impérial des prises a rendu la décision suivante:

Entre le Capitaine Chauvelon, commandant le navire Français, la Marguerite Zélonide, le Sieur Noisette, armateur, représentant ses propriétaires, les Sieurs Smidt et Bensiek de Hambourg et le Sieur W. Meurer de Cologne, se disant propriétaires du chargement dudit navire, d'une part;

Et le Commandant, l'état major et l'équipage de la corvette à vapeur de la marine Impériale le Newton d'autre part;

Vu le procès-verbal, dressé le 26 Octobre 1855 par l'officier d'Administration de la corvette le Newton, commandée par le Capitaine de frégate Hugueteau de Challié, et constatant la capture faite ledit jour par ordre dudit commandant, à 12 milles en mer, au Sud du port d'Adra, du navire français la Marguerite Zélonide, de 104 tonneaux, naviguant sous la conduite du Sieur Chauvelon, maître au cabotage, se rendant à Hambourg avec un chargement de 2,800 saumons de plomb, comme soupçonné de transporter un chargement de guerre pour le service de l'ennemi;

Vu l'inventaire des papiers de bord et autres pièces saisies sur le navire, ledit inventaire en date du même jour;

Vu lesdites pièces de bord, et notamment le rôle d'équipage, le congé, l'acte de francisation et l'inventaire du gréement et du mobilier du navire;

Le journal de bord du Capitaine, ainsi que son journal nautique:

Une charte-partie signée à Marseille, le 3 Septembre 1855, constatant l'affrétement du bâtiment pour conduire un chargement de plomb d'Adra à Hambourg;

Et un connaissement en langue espagnole, signé à Adra, le 25 Octobre 1855, par le Sieur Barrionuevo, comme chargeur, non signé par le capitaine, mais portant reconnaissance signée par lui d'une avance de 800 francs sur le fret, ledit connaissement constatant la mise à bord à la destination de Hambourg, à l'ordre du Sieur Mariano Guillem, de Marseille, de 2,800 saumons de plomb doux de première fusion;

Vu le procès-verbal dressé par l'administration de la marine à Mers-el-

Kebir, le 25 Octobre 1855, et constatant la remise entre ses mains du navire ainsi que des pièces saisies à bord;

Vu le procès-verbal de l'interrogatoire subi le 13 Novembre devant la commission chargée de l'instruction des prises dans le port d'Alger, par le capitaine Chauvelon et par les trois hommes de son équipage, interrogatoire duquel il résulterait que le capitaine aurait ignoré que le plomb pût être considéré comme contrebande de guerre;

Vu le procès-verbal dressé par la même commission, le même jour, et constatant l'inventaire des pièces saisies à bord, et leur reconnaissance par le capitaine;

Vu trois procès-verbaux dressés par ladite commission, le 14 Novembre 1855, et constatant la visite du bâtiment, la levée des scellés et l'inventaire de la cargaison;

Vu deux autres procès-verbaux, en date du 19 Novembre, par lesquels ladite commission constate l'inventaire de la coque et du matériel du navire ainsi que la réapposition des scellés à bord;

Vu le mémoire présenté par Mr. Mathieu-Bodet, avocat au conseil d'état, enregistré au secrétariat du conseil, le 12 Janvier dernier, et par lequel il conclut aux noms du sieur W. Meurer, négociant en métaux demeurant à Cologne, des sieurs Smidt et Bensiek, négociants en métaux, demeurant à Hambourg, du sieur Chauvelon, capitaine de la goëlette, la Marguerite Zélonide et du sieur Noisette, armateur de la dite goëlette, représentant ses propriétaires;

A la restitution du navire et de la cargaison;

Vu toutes les pièces produites à l'appui dudit mémoire et notamment 1°. L'un des doubles du connaissement ci-dessus visé par le capitaine, endossé en blanc par le sieur Mariano Guillem. 2°. La police signée à Hambourg le 10 Septembre 1855, constatant l'assurance dudit bâtiment et de sa cargaison, pour risques de mer seulement. 3°. Les lettres, soit en copie, soit en original, échangées entre les sieurs Poyet, les sieurs Smidt et Bensiek et le sieur Meurer;

Vu la lettre du ministre de la marine, en date du 12 Décembre 1855, qui transmet au commissaire du gouvernement le dossier de l'instruction faite au sujet de la prise la Marguerite Zélonide et l'invite à en saisir le conseil;

Vu, ensemble, toutes les autres pièces jointes au dossier;

Vu la déclaration faite par ordre de l'empereur au sénat et au corps législatif, le 27 mars 1854, et constatant l'état de guerre entre la France et la Grande-Bretagne d'une part, et la Russie de l'autre;

Vu l'article 11, du titre 9 de l'ordannance de la marine de 1681 relatif à la contrebande de guerre;

Vu les conclusions du commissaire du gouvernement, en date du 14 Février 1856, déposées par écrit sur le bureau et tendantes à ce qu'il plaise au conseil

Décider: Que la prise du navire, la Marguerite Zélonide, capitaine Chauvelon, ainsi que de son chargement, est déclarée non valable.

Ouï Mr. Durand d'Ubraye, l'un des membres du conseil, en son rapport et le commissaire du gouvernement en ses observations verbales, à l'appui de ses conclusions;

Le conseil, après en avoir délibéré;

Considérant que si la nature du chargement de la Marguerite Zélonide, sa destination et le défaut d'indication du destinataire sur les papiers de bord ont été des motifs suffisants pour faire arrêter le navire, il résulte néanmoins de l'instruction qui a dû en être la conséquence, et des justifications produites, que l'expédition de ce bâtiment constituait, au moment de la capture, une opération commerciale pour compte neutre, laquelle, en raison de circonstances, ne peut être considérée comme illicite;

Qu'ainsi il y a lieu d'ordonner la relaxation du navire et de son chargement, mais qu'il convient de condamner les intéressés aux frais de l'instruction, comme responsables, au même degré, de l'irrégularité des papiers de bord et des soupçons que devait faire naître une expédition de plomb pour Hambourg;

Décide:

La prise du navire, la Marguerite Zélonide, capitaine Chauvelon, ainsi que de son chargement, est déclarée non valable.

Ordonne en conséquence que le bâtiment et son chargement seront immédiatement restitués dans l'état où ils se trouvent, et mis à la disposition du capitaine Chauvelon, à la charge par celui-ci d'effectuer le paiement ou de fournir caution valable pour le paiement ultérieur des frais de l'instruction, suivant l'état qui en sera dressé par le secrétaire du conseil, et arrêté par le rapporteur, auquel paiement imputable par moitié à l'armement et par moitié au chargement, il sera contraint par toutes voies de droit.

Fait à Paris, le quinze Février mil huit cent cinquante-six.

Présents: M. M. Boulay (de la Meurthe) Président, Durand d'Ubraye, Vte. de Vallat, Chassériau, Ernest Barroche, de Lagau et Chopart Membres:

**Mandons et ordonnons à tous huissiers, sur ce requis, de mettre ladite décision à exécution; à nos généraux et à nos procureurs près les tribunaux de 1ère instance d'y tenir la main; à tous commandants et officiers de la force publique de prêter main-forte en ce qu'ils en seront légalement requis.**

**En foi de quoi la présente décision a été signée par le président, le rapporteur et le secrétaire-greffier.**

**Vu par nous, commissaire du gouvernement,**

**Louis de Clercq.**
**Par le Conseil,**
**Le Secrétaire Greffier**
**A. de Labarre.**

Voyez F. J. Jacobsen, Handbuch über das practische Seerecht der Engländer und Franzosen etc. 2 Th. Hamburg 1805, p; 721. Verzeichniss der Schiffe von welchen die Entscheidungen in Prisensachen angeführt sind.

Le même, Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf der Kauffahrteischifffahrt. Altona 1815, Register über die gerichtliche Entscheidungen, p. 849.

---

## CHAPITRE SECOND.

### § 1.

### *Le Consul Néerlandais en rapport avec ses collègues étrangers. — Étiquette et préséance.*

La similitude des fonctions fait insensiblement naître des rapports officiels et officieux entre ces fonctionnaires.

Les efforts tendants à cimenter une bonne et cordiale entente ne peuvent qu'être fort utiles aux intérêts commerciaux et de navigation des différents pays. — L'usage veut que les collègues se communiquent réciproquement gratis des copies authentiques des renseignements qui concernent la législation douanière civile ou politique, les lois ou réglements sanitaires, le placement de fanaux et phares, les ordonnances sur la navigation, enfin tous les documents d'intérêt public qui leur sont transmis par un des départements ministériels.

Si le Consul croit qu'il y a lieu de demander des concessions dans des intérêts communs, il devra s'entendre avec ses collègues; il en sera de même si le pays était agité par des troubles intérieurs ou par une guerre avec une puissance étrangère et que leurs nationaux se trouvassent menacés dans leurs personnes ou dans leur fortune.

Cette démarche collective doit rester dans les termes d'une protestation énergique, et son caractère préventif ne doit jamais passer à une atteinte aux droits de souveraineté et d'indépendance de la nation où ils sont admis.

A son entrée en fonctions le Consul doit la première visite à ses collègues — et une visite officielle reçue sera rendue le plus tôt possible et de la même manière. — Quoiqu'il n'existe aucune disposition concernant la préséance et l'étiquette, l'usage

y a suppléé en créant des formes distinctes dans les pays de la chrétienté et du Levant, qui servent généralement de guide à ces agents.

Voyez De Clercq et de Valat, l. l. Tom. I, Livre III.

De Mensch, l. l. p. 79.

De Cussy, Dictionnaire etc. in voce.

Phillimore, l. l. p. 242, They have no claim to any foreign ceremonial or mark of respect and no right of precedence except among themselves according to the rank of the different States to which they belong, but they have a right to place the arms of their country over the door of their residence.

---

### § 2.

### *Le Consul en rapport avec ses collègues étrangers en temps de guerre.*

Les Consuls dans les ports neutres rompront toutes les relations officielles avec les Consuls des puissances avec lesquelles le gouvernement se trouve en guerre. Il est de leur devoir de surveiller attentivement toutes leurs démarches qui pourraient porter préjudice en favorisant l'ennemi, et d'en donner connaissance par une voie sûre au ministre des affaires étrangères.

---

# LIVRE QUATRIÈME.

---

## CHAPITRE PREMIER.

### LE CONSUL EN RAPPORT AVEC LE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

### § 1.

*Dispositions générales.*

Les communications des Consuls au ministre des affaires étrangères sont: les rapports officiels et périodiques, les informations commerciales et politiques, les états de comptabilité, les informations sanitaires, les annonces concernant les phares, les fanaux etc., le tableau du mouvement dans les ports de leur résidence ou district consulaire, les tableaux d'importations, d'exportations, du fret maritime, du cours des fonds publics et des valeurs industrielles, les bulletins du prix des céréales et du mouvement sur les différents marchés, les demandes de congé, la nomination des vice-Consuls.

---

§ 2.

*Des rapports officiels et des tableaux périodiques.*

Les Consuls adresseront annuellement au ministre avant la fin du mois de Février un aperçu général et succinct de l'état du commerce dans leur arrondissement, avec indications des moyens propres suivant leur opinion à vivifier et à étendre les relations commerciales avec les Pays-Bas. Ils ajouteront à cet aperçu annuel, si les circonstances n'en exigent une communication directe et immédiate, non-seulement ce qui regarde la navigation et le commerce, mais aussi toutes les particularités relatives à la création de chemins de fer et de canaux, aux obstacles entravant temporairement les voies de communication, au transit, au droit du transit, à l'état et au développement de l'industrie, en un mot tout ce dont la connaissance pourrait être utile aux intérêts Néerlandais. Ils enverront tous les six mois une liste détaillée des navires Néerlandais ayant visité les ports de leur arrondissement. Cet envoi doit se faire très régulièrement et les tableaux doivent être dressés avec beaucoup d'exactitude pour mieux pouvoir apprécier l'influence de la nouvelle loi de navigation des Pays-Bas.

La connaissance spéciale du mouvement commercial pratiqué par navires Néerlandais entre des ports étrangers est de première nécessité, ainsi que la spécification des cargaisons. (*Voyez modèles* 1—6.)

Les mémoires ou comptes de débours devront être adressés au ministère dans les six mois qui suivent l'année dans laquelle ils sont dus tout ou en partie.

Les comptes des secours pécuniaires avancés en vertu des réglements.

Voyez arrêtés royaux $\frac{\text{17 Janv.}}{\text{21 Déc.}}$ 1846, art. 21, 23, 28, art. 24, 26, 27.

Dispositions générales à observer par les envoyés et Consuls à l'étranger en dresssant des mémoires ou comptes, 28 Mars 1818.

Circulaire du 20 Sept. 1843.

« " 14 Sept. 1853, n°. 28.

Voyez modèle 7.

---

## § 3.

### *Des rapports directs.*

Copie de l'acte d'admission ou exequatur.

Rapport en cas de violation des traités ou coutumes en vigueur.

Communication de l'introduction d'impositions nouvelles ou plus élevées et de toute mesure qui pourrait préjudicier aux intérêts du commerce et de l'industrie des Pays-Bas.

Envoi des inventaires des débris et marchandises sauvés, et de la succession d'un Néerlandais décédé, en demandant des ordres.

Transmission des lettres de mer biffées et coupées ; rapport des transgressions de la loi du 14 Mars 1819, touchant les lettres de mer et les passeports Turcs.

Rapport démontrant la nécessité de nommer des vice-Consuls.

Demande de congé avec indication des mesures prises pour que le service public n'en souffre pas.

Rapport toutes les fois que quelque symptôme de maladie contagieuse se manifestera dans leur résidence ou dans le voisinage,

en faisant mention des dispositions concernant la quarantaine.

Envoi de la formule du serment signée et écrite par le Consul immédiatement après sa nomination.

La nomination à un Consulat étranger avec demande d'autorisation.

Communication au ministre des affaires étrangères et à la légation Néerlandaise si des vaisseaux neutres ont été pris par des capteurs ou retenus par embargo ou arrêt de prince.

Voyez arrêtés royaux 17 Janv. 1846, art. 2, 6, 11, 15, 17, 18: 19, 22, 29. 21 Déc. 1846, art. 2, 7, 12, 16, 19, 20, 21, 22, 25, 27, 32.

Loi du 19 Mars 1819, art. 16 et 18.

---

## § 4.

### *De la correspondance consulaire.*

Les rapports et dépêches peuvent être écrits en français ou dans la langue maternelle du Consul s'il ne peut s'exprimer clairement dans une autre. Les sujets de différente nature doivent être traités autant que possible séparément et chaque affaire qui exige une délibération ou résolution quelconque fera l'objet d'une lettre séparée. Quant à la forme extérieure il est d'urgence de numéroter les dépêches et de faire mention *in margine* du nombre des pièces annexées et de mentionner les numéros des documents auxquels on répond. Dans tous les pays éloignés, et dans le cas que la correspondance contient des renseignements ou avis importants, il est nécessaire et prudent d'envoyer des duplicatas.

Mess. de Clercq et de Valat font mention du cérémonial à observer dans les dépêches destinées au ministère des affaires étrangères, qui doivent se borner, selon le formulaire annexé à la circulaire des affaires étrangères en France du 30 Juin 1855, aux formules suivantes:

A. Pour l'inscription „*Monsieur le ministre,*" toujours *en vedette*, c'est-à-dire détaché du corps de la dépêche:

B. Pour le traitement „*Monsieur le ministre*" et *votre Excellence*, ayant soin d'employer le mot „*honneur*" toutes les fois que l'agent parle de ses rapports antérieurs ou présents avec le ministre;

C. Pour la date, le nom de la résidence, les jour, mois et an, en tête de la dépêche à gauche (à la droite de l'écrivain);

D. Pour la réclame en bas de la première page „*à son Excellence Monsieur le ministre des affaires étrangères à . . . . .;*"

E. Pour la souscription (*protocole*):

1°. Des Consuls-généraux „*veuillez agréer les assurances de la respectueuse considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être etc.;*"

2°. Des Consuls et autres agents „*agréez l'hommage du respect avec lequel j'ai l'honneur d'être*

*Monsieur le Ministre*

*de votre Excellence*

*le très humble et très obéissant serviteur;*"

F. Pour l'adresse en tête à gauche le lieu de destination „*La Haye*;" à droite, s'il y a lieu, la voie de l'expédition, comme par exemple „*par le paquebot ou par le navire le .....;*" puis à gauche „*son Excellence*" et sur la seconde „*Monsieur le ministre des affaires étrangères;*"

G. Pour le cachet il peut être apposé soit à la cire, soit au moyen d'un timbre sec, ce qui est surtout préférable dans les pays chauds.

Voyez arrêtés royaux $\frac{\text{17 Janv.}}{\text{21 Déc.}}$ 1846, art. 25, 28.

Mess. de Clercq et de Valat, T. I, Liv. IV.

---

## CHAPITRE SECOND.

### DE LA COMPTABILITÉ.

### § 1.

### *Dispositions générales.*

Les Consuls n'ont aucun droit à la restitution de leurs frais de bureau, de cadeaux, de dépenses de quelque nature que ce soit, sauf des avances spécifiées dans les articles 13 et 14 de l'arrêté royal du 17 Janvier 1846 et dans l'article 15 de celui du 24 Décembre de la même année, et le port des lettres qui leur seront adressées en leur qualité consulaire. Ils supporteront les frais de confection du sceau et de l'écusson mentionnés dans les articles 9 & 10 et 10 & 11 des arrêtés ci-dessus. Aucuns débours, quelle que puisse être leur nature, excepté les *ports de lettres* et *secours pécuniaires d'usage*, ne peuvent être portés en compte, à moins qu'ils ne soient fondés sur une autorisation légale; en ce cas la date de la permission devra être citée dans le compte.

Les mémoires ou comptes doivent toujours être accompagnés au moins d'une copie. Cette copie pour épargner les ports de

lettres, pourra être faite et remise par le fondé de pouvoir des intéressés. Il est nécessaire de donner un pouvoir spécial pour encaisser le montant des mémoires qui doivent être réglés au nom du titulaire, vu que l'autorisation accordée antérieurement de charger chaque fois quelqu'un pour opérer ce réglement, a été retirée.

Les Consuls pourront porter en compte $^1/_2$ pCt. d'intérêt par mois, pourvu que leurs déclarations ne dépassent pas le terme de trois mois et que l'intérêt soit calculé jusqu'à la date de la déclaration.

Voyez les arrêtés royaux de 17 Janvier et 24 Décembre 1846, les dispositions générales du 28 Mars 1818, la circulaire du ministre des affaires étrangères du 20 Septembre 1843.

---

§ 2.

*De l'envoi des mémoires au gouvernement.*

Les mémoires ou comptes de débours devront être adressés au ministère dans les *six mois* qui suivront l'année dans laquelle ils sont dus tout ou en partie. Toutes les créances, n'importe leur nature, qui ne seront pas parvenues dans le terme prescrit seront tenues pour surannées et annulées d'après la loi. Lorsque cependant par des circonstances particulières et des causes *imprévues* des prétentions du *fait de débours* de Consuls à l'étranger, n'auraient pas été reçues au département des affaires étrangères dans le terme ci-dessus prescrit, et que les motifs du retard paraîtront légitimes, en ce cas là seul il sera adressé une proposition au Roi en faveur des intéressés.

Voyez les Dispositions générales du 28 Mars 1818, art. 2.

---

## § 3.

### *De la forme des mémoires ou comptes de débours.*

Les mémoires ou comptes de débours peuvent embrasser douze, six, trois ou même moins de mois; mais les années doivent absolument être tenues distinctes et séparées, de sorte que pour chaque année ou partie d'icelle on devra dresser des déclarations particulières. Tout compte ou mémoire devra être justifié au moyen de quittances.

Le montant de chaque mémoire ou compte doit être répété au bas, exprimé en lettres et en argent courant de Hollande. L'évaluation des monnaies étrangères doit être exprimée aussi juste que possible, d'après le cours de change et lorsqu'elle entraînerait quelque préjudice, la perte sur le change pourra être portée en compte la fois suivante, pourvu néanmoins qu'on évite bien de ne pas confondre une année avec l'autre, (voyez modèle n°. 7).

Sauf la justification par quittances ou spécifications, chaque mémoire sera muni du déclaratoire (voyez modèle n°. 7) suivant, signé par l'intéressé:

„Je soussigné déclare, sur le serment prêté à l'État, le pré„sent mémoire avoir été formé de bonne foi et tous les débours „y portés avoir été réellement faits pour le service du royaume."

---

## § 4.

### *De la justification des ports de lettres.*

Dans les endroits où il n'existe point de bureau de poste,

ou bien là où il ne sera pas possible d'obtenir des quittances, il suffira d'une spécification des ports de lettres et des affranchissements déboursés. Cette déclaration ainsi détaillée sera liquidée après vérification.

---

§ 5.

*Des secours aux Néerlandais nécessiteux, aux militaires et aux naufragés.*

Le secours qui peut être accordé aux nécessiteux Néerlandais, aux militaires, aux naufragés ou à ceux qui leur sont assimilés, s'élève à 50 cents des Pays-Bas, et en Angleterre à un shilling sterling pour chaque jour qu'ils seront forcés de s'arrêter, et 10 cents des Pays-Bas par heure de marche, de résidence à résidence consulaire sur la route la plus directe.

Une déclaration spéciale de ces avances sera adressée au ministre, énonçant le nombre de jours que les nécessiteux ont dû séjourner et la distance pour laquelle les frais de transport leur sont donnés, et la somme fournie d'après cette base sera inscrite sur le passeport ou feuille de route. S'il n'est pas possible d'obtenir et de produire des quittances des secours pécuniaires avancés en vertu des réglements, — la spécification contiendra la désignation des individus et des navires, des corps, s'ils sont militaires, auxquels ils appartiennent, et sera validée sans production de pièces justificatives.

Les débours excédant l'assistance fixée devront être articulés et transmis dans un mémoire à part, en y ajoutant les motifs pour obtenir l'autorisation spéciale du Roi pour l'acquit.

Si le transport se fait par eau, les quittances des patrons devront accompagner les mémoires.

Voyez pour l'assimilation des individus domiciliés dans le Grand-Duché de Luxembourg la circulaire ministérielle du 30 Mars 1844, modifiant à ce sujet la circulaire du 20 Septembre 1843.

## § 6.

### *Des secours pécuniaires extraordinaires à des individus ou équipages de navires marchands.*

La présentation des comptes spéciaux de secours accordés à l'équipage ou à des individus des navires marchands Néerlandais sera accompagnée d'un mémoire contenant l'indication précise des noms, prénoms et domiciles des individus, des propriétaires ou armateurs des navires, de la valeur de ce qui a été sauvé du navire et de la cargaison, à l'effet de pouvoir recouvrer les débours. Cette disposition, modifiée d'après les circonstances, est de même applicable à tout autre nécessiteux.

---

## § 7.

### *Des avances faites à des officiers de terre ou de mer.*

Ces avances ne peuvent être faites qu'à ceux qui justifieront se trouver en commission ou dans des circonstances qui l'exigent impérieusement, et les mémoires en seront transmis au département de la guerre ou de la marine pour être bonifiés.

L'arrêté royal du 1er Mars 1830 n°. 95 statue que la solde à la mer des officiers, aspirants, officiers de santé et administrateurs sera payée à bord, en même temps que le quart de la solde des équipages, et défend à tout officier subalterne de tirer ou d'émettre à l'étranger des lettres de change, à moins d'être munis des lettres de créance dont ils ne pourront dépasser le montant.

La résolution du directeur-général de la marine du 10 Mars 1830 n°. 41 prescrit dans ce cas d'exhiber ces lettres de créance, afin que l'inscription en *toutes lettres* puisse se faire du montant de la somme dont il a été disposé chaque fois. Ces lettres de change devront être munies du visa du commandant.

Si le Consul fait des avances à un commandant d'un vaisseau ou escadre de la marine royale, et que ses déboursés ou avances ne lui soient pas payés par des lettres de change, tirées par cet officier sur le Département de la marine, mais qu'il est convenu que le Consul se remboursera de cette manière, celui-ci joindra à sa traite, en triplo à 30 jours de vue, une déclaration détaillée et justifiée par des quittances, visées par le capitaine en second et l'officier-payeur.

Si par des circonstances imprévues on ne peut placer des lettres de change qu'à une échéance plus rapprochée, les motifs en seront rapportés au ministre.

Le Consul pourra déclarer d'un $^1/_2$% à 2% de commission de toutes les avances n'excédant pas la somme de *ƒ* 20,000 (voyez le § du tarif.)

Le tireur des lettres de change a la faculté de mentionner „payable à Amsterdam ou à tout autre lieu dans les Pays-Bas où se trouve un receveur général, s'il lui paraît que les traites sont par cela plus faciles à négocier ou que l'on pourrait obtenir une réduction dans le prix des achats.

L'art. 5 (du recueil des réglements et instructions pour la marine royale des Pays-Bas, tom. III, chap. VI), amplié par résolution du 3 Septembre 1858 n°. 91, énonce que pour les différentes dépenses doivent être émises des lettres de change séparées.

A. Frais de radoub et de réparations, et achat d'approvisionnements.
B. Frais de quarantaine et de pilotage.
C. Journées de malades dans les hôpitaux etc., achat de médicaments.
D. Achats de vivres.
E. Achats d'habillement pour les équipages.
F. Achats de fruits et légumes frais.
G. Primes pour ceux de l'équipage qui reprennent du service.
H. Les traitements de mer et les soldes.
I. Indemnité ordinaire, accordée aux officiers en mer pour leur table.
K. Indemnité augmentée pour la table des officiers en service aux Indes occidentales et sur les côtes d'Afrique.
L. Les primes fixées par le réglement d'exercice des équipages.
M. Indemnité pour frais de bureau.
N. Paye de chevalier.
O. Gratification aux membres 4$^{me}$ classe (*broeders*) de l'ordre du Lion Néerlandais.
P. Indemnité pour la diminution de la ration des vivres, mentionnée dans l'art. 95 y relatif.
Q. Indemnité accordée par arrêté royal du 20 Août 1858 n°. 57, pour la ration de genièvre non reçue.
R. Les frais de geôlage de déserteurs.

Les secours pécuniaires accordés à des matelots ou soldats

seront bonifiés par le Département des affaires étrangères de la manière ci-dessus énoncée.

Voyez Réglements pour la marine royale, Tom. III.

Chapitre VI. Des déclarations, créances et lettres de change.

Chapitre XVII. De la vente et de la justification des sommes, provenues de la vente des effets et propriétés de l'État à l'étranger.

Instructions pour les officiers commandants, art. 75, 78, 79, 80, 83, 85, 86.

Réglement pour le service sanitaire, art. 58—61.

Réglement pour le service des vivres, art. 93—96.

Réglement pour le service des soldes, d'habillement etc., art. 18, 23, 31, 35, 36, 42, 44, 49, 51, 54, 110, 121, 128, 149, 181, 182 et 263.

---

## § 8.

### *Des vacations ou diètes.*

Aucun payement de vacations ou de diètes ne pourra être fait sans la production du document portant autorisation. Cette autorisation sera mentionnée dans le mémoire séparé, relatif à ces débours, à transmettre au ministre avec le reçu de la partie prenante.

---

## § 9.

### *De la justification des amendes et confiscations conformes à la loi du* 14 *Mars* 1819.

Les amendes et les confiscations, provenant de la loi du 14 Mars 1819, payées ou réalisées à l'étranger pour les transgressions constatées par les Consuls, seront envoyées pour la moitié au ministre avec les procès-verbaux y relatifs.

---

# LIVRE CINQUIÈME.

## LE CONSUL DES PAYS-BAS EN RAPPORT AVEC SES NATIONAUX.

---

## CHAPITRE PREMIER.

### DE LA PROTECTION CONSULAIRE.

### § 1.

### *Dispositions générales.*

Le Consul doit exercer dans les limites de ses fonctions la protection due par le gouvernement Néerlandais à ses sujets; sa tâche n'est pas toujours facile à remplir, et il est avant tout nécessaire de se rendre compte des droits et des obligations de ses compatriotes en pays étranger.

Cette protection n'a plus le même caractère qu'aux premiers jours de l'établissement des consulats, notamment dans les pays de la chrétienté. Nos consuls ne sont plus que les agents commerciaux, protégeant le commerce et la navigation des nationaux et sauvegardant les intérêts des absents, ce qui sera démontré dans les §§ suivants. Dans les pays musulmans ou non chrétiens existe encore l'exception à ce principe par la juridiction

consulaire, tant criminelle que civile, l'exercice des fonctions d'officier d'état civil et de notaire, basée sur les traités et conventions ou sanctionnée par l'usage.

Nous croyons avec Oppenheim que l'instruction du 29 Novembre 1786 est encore valable et n'est pas, ni n'a pu être abolie par les réglements consulaires promulgués plus tard par les arrêtés royaux.

Voyez les §§ 4, 5 et 6 de la première partie de cet ouvrage.
Oppenheim, Handbuch etc., p. 185, § 17.

Les droits politiques sont en tout pays réservés exclusivement aux nationaux, tandis que les différentes législations ont presque généralement adopté en rapport avec les traités et conventions la jouissance réciproque des droits civils.

L'art. 6 de la loi contenant „les dispositions générales de la législation pour le royaume des Pays-Bas" consacre le principe du statut personnel en matière de la jouissance des droits comme Néerlandais ou étranger, de l'état des enfants légitimes et naturels, de la capacité de contracter un mariage, des relations de famille, des causes de la dissolution du mariage, de la majorité, de la tutelle et de la curatelle, de la capacité de disposer de ses biens par testament et de contracter des obligations; mais l'application de ce principe en pays étranger dépend de la législation du pays de la résidence.

L'art. 7 de la loi mentionnée stipule conformément à toutes législations que les immeubles sont régis par les lois territoriales ou locales où ils sont situés et se rapporte aux dispositions concernant les biens indépendamment de l'état personnel, comme la succession, la nature des choses si elles sont meubles ou immeubles, la propriété, la possession, les servitudes, le transfert des immeubles, les obligations résultant des contrats qui traitent des immeubles.

La loi Néerlandaise a adopté le principe de *locus regit actum* (art. 10 des dispositions genérales), de sorte que tout acte fait en pays étranger par un Néerlandais, devant une autorité ou fonctionnaire étranger et contenant dans les formes voulues par les lois du lieu de sa résidence la déclaration licite de sa volonté, est valable aux Pays-Bas. Le Consul Néerlandais cependant quand il remplit les fonctions de juge, d'arbitre, de notaire, d'officier ministériel ou autre envers les nationaux doit observer exactement les prescriptions de la loi Néerlandaise quant aux formes et au droit s'il ne veut risquer de voir infirmer ses actes ou décisions par la nonobservance; par exemple, quand le capitaine d'un navire marchand se présente devant le Consul pour faire un rapport de mer et l'affirmer sous serment, le Consul ne pourra se servir d'aucune autre formule de serment, ni l'administrer d'une autre manière que celle usitée aux Pays-Bas, car comme fonctionnaire Néerlandais il n'a pas la faculté ou le pouvoir de s'écarter de la législation du royaume ([1].

1) Le serment est un acte tant civil que religieux — il en résulte que dans un état constitutionnel où la liberté des cultes est reconnue, personne ne peut être forcée, dans l'affirmation solennelle d'une déposition soit en matière politique soit criminelle ou civile, de se servir d'une formule contraire à ses principes religieux. Ni la codification civile ou criminelle, ni une loi spéciale ad hoc ne contient aux Pays-Bas une formule du serment; mais l'art. 107 du code de procédure civile Néerl. et l'art. 183 du code d'instr. crim. énoncent que chacun prêtera le serment conformément à sa croyance religieuse; la constitution de 1848 seulement prescrit (art. 38, 45, 47, 51, 53, 83, 125) comme formule politique, „zoo waarlijk helpe mij God Almagtig" *(ainsi me soit en aide Dieu Tout-puissant)* (on prononce habituellement ces paroles sacramentelles en levant les deux premiers doigts de la main droite), pour ceux qui comme les Mennonites considèrent le serment contraire à leur religion et à leur culte „Dat beloof ik" *(je le promets)*.

Les Israélites prêtent, en se couvrant, le même serment et de la même manière que les autres sujets Néerlandais des différents cultes, d'après les dispositions de l'arrêté du roi Louis Napoléon du 12 Sept. 1808, nº 7, art. VI.: „Alle de Israëliten of Joden in het Koningrijk Holland zullen

Les Néerlandais admis en pays étrangers sont soumis aux lois de police et de sûreté du territoire où ils se trouvent. (voyez Art. 7 disp. gén. etc., art. 8, 9 et 10 du code d'instruction criminelle des Pays-Bas, les traités concernant l'extradition, les lois du pays de la résidence consulaire.)

Les impôts fonciers, les contributions indirectes sont applicables aux Néerlandais, ainsi que les impôts directs et personnels s'ils n'en sont libérés par des stipulations spéciales dans les traités. Le droit d'aubaine est généralement abolie, mais quelques pays ont encore maintenu le droit de détraction, dont les Néerlandais devront subir l'application comme tous les autres étrangers.

Le droit de faire le commerce en se conformant aux taxes douanières et en observant les lois qui régissent l'importation, l'exportation et le transit est reconnu par le droit des gens et réglé par les traités.

Voyez Liv. III^me^, Chap. I^er^, § 4^me^.

Les gouvernements tout en admettant les étrangers dans leurs territoires respectifs se sont cependant réservé le droit d'expulser ceux qui seraient dangereux pour la tranquillité publique en suscitant des troubles par des menées politiques ou autres.

voortaan hetzelfde formulier van eed hebben als onze overige onderdanen, maar dezelve zullen dien eed met gedekten hoofde afleggen."

Confirmé par les arrêtés royaux du 9 Juin 1817 (Supplément au J. O. Tom. IV. deux. part. p. 894) et du 26 Oct. 1818 (Supplément au J. O. Tom. VII. p. 1450): voyez aussi la Constitution chap. VI. de la religion art. 164—170. — La disposition du directeur général de l'église protestante etc. du 6 Nov. 1818 (Supplément au Journ. Off. Tom. V. prem. partie).

Les plaidoyers de l'avocat W. Wintgens devant la cour d'appel de la Hollande méridionale, séance du 27 Mars 1860, dans l'affaire du procureur du Roi contre Mr. G. Willink van Bennebroek (Gazette des Tribunaux Néerlandaise en date du 2 Avril 1860 n° 2152) et l'arrêt de la cour du 3 Avril 1860.

Les Consuls doivent connaître la législation à ce sujet en vigueur dans le pays de leur résidence pour intervenir si cette mesure est appliquée arbitrairement sans motif à un de leurs nationaux, et sont tenus dans ce cas d'en faire part à la légation ou au ministre des affaires étrangères, ainsi que du résultat infructueux de leurs démarches tendant à faire révoquer une décision injuste. S'ils reconnaissent cependant que l'autorité territoriale ou locale agit en vertu de causes légitimes et suffisamment justifiées, les Consuls ne pourront que veiller d'une manière prudente à ce que les intérêts de l'expulsé ne souffrent pas par l'exécution trop rigoureuse de cette mesure, en réclamant auprès des autorités des ménagements autant que possible.

La loi du 13 Août 1849 règle aux Pays-Bas l'admission et l'expulsion *respective* ainsi que l'extradition d'étrangers. (*Recueil* n°. 32).

---

## § 2.

### *De la nationalité ou qualité de Néerlandais.*

La nationalité ou la qualité de Néerlandais résulte de la naissance ou de la loi, et elle seule dûment prouvée donne droit à la protection officielle du Consul.

Les Néerlandais par naissance jouissant des droits civils sont:

1°. Les individus nés de parents Néerlandais, habitant le royaume en Europe ou les colonies.

2°. Les enfants nés à l'étranger de parents Néerlandais absents pour service de l'état ou en voyage pour autre cause.

3°. Les individus nés dans le royaume en Europe de parents

non résidant s'ils déclarent dans l'année qui suivra celle de l'accomplissement de leur 23me année à l'autorité communale de leur résidence leur intention d'y rester domiciliés.

4o. Les individus issus des personnes énoncées dans les nos. précédents si leurs parents ne versèrent pas dans un des cas mentionnés par l'art. 9 de la loi du 28 Juillet 1850 faite en exécution de l'art. 7 de la loi fondamentale du royaume.

5o. Les enfants naturels reconnus par un père Néerlandais, les enfants naturels nés d'une mère Néerlandaise non reconnus par leur père, et les enfants trouvés dans le royaume en Europe qui y sont restés jusqu'à l'accomplissement de leur 23me année, avec lenr issue.

Les Néerlandais en vertu de la loi sont:

4o. Ceux qui sont naturalisés.

2o. L'étrangère qui aura épousé un Néerlandais ou la femme Néerlandaise qui revient après la dissolution de son mariage avec un étranger.

3o. Les individus qui, lors de la ratification des traités du 19 Avril 1839 (*Journal off.* no. 26) concernant la séparation des provinces formant actuellement le royaume de Belgique, ont résidé dans le royaume en Europe ou dans les colonies ou possessions d'outre-mer ou qui s'y sont établis dans les deux années suivantes et y ont resté depuis, ou ceux qui y ayant leur domicile sont décédés, sont réputés avoir été Néerlandais jusqu'à leur mo

Les étrangers sont assimilés aux Néerlandais quant aux droits civils:

1o. S'ils ont fixé leur domicile dans le royaume, autorisés par le roi et ont exhibé la preuve de cette autorisation aux autorités municipales du lieu de leur résidence.

2°. S'ils déclarent après avoir conservé pendant six ans consécutifs leur domicile dans le royaume à l'autorité municipale du lieu de leur résidence qu'ils ont l'intention de rester domiciliés et fixés dans le royaume.

Les dispositions précédentes découlent du livre premier, Tit. III du Code Civil Néerlandais et de la loi du 28 Juillet 1850 faite en vertu de l'art. 7 de la loi fondamentale, prescrivant que la qualité de Néerlandais doit être réglée par la loi.

*Jurisprudence.*

Les tribunaux Néerlandais ne sont pas compétents pour juger si un capitaine d'un *navire étranger* a le droit de punir par des peines corporelles les gens de son équipage *à bord de son bâtiment* quand même il se trouve dans un port ou une rade du royaume.

L'autorité judiciaire du pays auquel appartient le navire est le seul juge compétent d'après le droit des gens.

Arrêt de la cour de cassation P. B. 29 Juin 1841.

Un navire est reconnu faire partie du territoire du pays auquel le navire appartient, d'où il résulte que les faits qui se passent à son bord doivent être considérés comme ayant eu lieu dans *le pays même* et non hors de sa juridiction.

Les articles 35 *sqq.*, 60 *sqq.* et 394 du Code Civil Néerlandais sanctionnent ce droit en matière civile et il ne paraît pas douteux que ce principe ne soit aussi applicable en matière criminelle.

Arrêt de la haute cour des P. B. 12 Juin 1850.

Arrêt de la cour d'appel d'Overijssel 23 Mai 1850.

Arrêt de la haute cour des P. B. 30 Août 1850.

Les tribunaux Néerlandais sont compétents pour connaître d'une demande en dommages et intérêts formée par un étranger

contre. un autre étranger en fait de collision ou d'abordage dans les eaux du territoire Néerlandais.

Jugement du tribunal de première instance d'Amsterdam 24 Avril 1839.

Les tribunaux Néerlandais ne sont pas compétents pour juger une demande formée par un étranger contre un autre étranger en vertu d'une obligation contractée en pays étranger, quoiqu'ils se trouvent tous les deux aux Pays-Bas.

Jugement du tribunal de Bois-le-Duc 11 Nov. 1844.

〃 〃 juge de canton à Amsterdam 13 Août 1844.

〃 〃 tribunal de première instance d'Amsterdam 30 Mars 1842, 10 Déc. 1847.

Jugement du tribunal de première instance de Rotterdam du 31 Juillet 1857.

La cour d'appel de la Hollande Méridionale a réformé ce système en adoptant le contraire par son arrêt du 29 Sept. 1857, ce qui a été confirmé par arrêt de la cour de cassation des Pays-Bas en date du 8 Janvier 1853. — Depuis, la cour d'appel de la Hollande Septentrionale a décidé qu'un étranger peut citer un autre étranger domicilié aux Pays-Bas devant le tribunal de son domicile pour cause d'obligation contractée en pays étranger. — Arrêt du 23 Févr. 1860. — Gaz. des Trib. Néerl. en date du 20 Déc. 1860 n° 2227.

En général un étranger peut citer un Néerlandais résidant à l'étranger devant le tribunal Néerlandais, mais il ne le pourra pas dans les cas où la loi prescrit la compétence du juge où le défendeur est domicilié. Jugement du tribunal d'Amsterdam 15 Nov. 1849.

Les livres de commerce tenus dans un pays étranger d'après les prescriptions des lois qui y sont en vigueur, font foi en justice quand la communication en est ordonnée conformément à l'art. 12 du code de commerce Néerlandais.

## § 3.

### *De la naturalisation.*

La naturalisation peut être acquise par tout individu après sa vingt-troisième année révolue et une résidence permanente de six ans consécutifs dans le royaume en Europe ou dans les colonies ou possessions du royaume dans d'autres parties du monde avec l'intention manifeste d'y rester fixé.

La demande doit être adressée au roi et sera accompagnée:

A. De l'acte de naissance ou de tel autre acte qui le remplace légalement dans le pays dont le demandeur est originaire.

B. Du certificat d'une résidence de six ans consécutifs.

C. D'un certificat délivré par la municipalité du lieu de la résidence du demandeur, contenant la déclaration faite devant elle qu'il a l'intention de rester fixé dans le royaume en Europe ou dans ses colonies ou possessions dans d'autres parties du monde.

La naturalisation peut être accordée en récompense de services éminents rendus au royaume ou pour des raisons d'état; dans ces cas, les art. 5 et 6 de la loi du 28 Juillet ne seront pas applicables. Après l'adoption de la loi contenant la naturalisation, des lettres patentes en seront délivrées par le roi.

La jouissance des droits que la qualité de Néerlandais implique commence du jour où la loi qui accorde la naturalisation aura force de loi et que les lettres patentes enregistrées seront exhibées à la municipalité du lieu de la résidence de celui qui est naturalisé. Si la personne naturalisée se trouve à l'étranger, il enverra une déclaration qu'il accepte la naturalisation au ministre des affaires étrangères en y joignant une copie des lettres qui lui en auront été expédiées.

---

## § 4.

### *De la perte de la qualité de Néerlandais.*

La qualité de Néerlandais se perd:

1°. par la naturalisation acquise en pays étranger.

2°. par celui qui prendrait sans autorisation préalable du roi du service militaire à l'étranger, ou acceptera non autorisé par le roi des fonctions publiques conférées par un gouvernement étranger.

3°. par un séjour de cinq ans à l'étranger avec l'intention manifeste de ne plus revenir. L'intention de revenir se présume par des établissements de commerce dans le royaume nonobstant une résidence à l'étranger.

4°. par la femme qui épouse un étranger.

Voyez art. 10 de la loi du 28 Juillet 1850.
Art. 9 et 11 du Code Civil Néerlandais,
De Clercq et de Valat, l. l. T. I, p. 324 *sqq.*

> Mais en matière de naturalisation il faut essentiellement distinguer le fait en lui-même, lorsqu'il est positif et constant, de tous les autres actes par lesquels un Français obtiendrait à l'étranger la jouissance de certains droits civils: le Français qui n'aurait obtenu à l'étranger qu'une naturalisation imparfaite ne pourrait donc être considéré comme ayant perdu sa naturalité.
>
> Les droits de bourgeoisie indispensables dans certaines villes pour exercer le commerce ou certains actes de commerce fournissent un autre exemple de naturalisation imparfaite dans tous les cas où leur obtention n'a pas été accompagnée d'un serment de *sujétion.*

### *Jurisprudence.*

Les faits que quelqu'un est reconnu comme habitant

un pays étranger, qu'il est inscrit comme citoyen dans les registres d'une ville étrangère ou qu'il y a obtenu un passeport comme habitant, l'achat d'immeubles à l'étranger et la vente de meubles et d'immeubles dans le royaume, sont des circonstances dont on peut conclure la perte de la qualité de Néerlandais.

Jugement du tribunal d'Amsterdam 30 Mars 1842.

〃 〃 〃 d'Utrecht 8 Nov. 1850.

Arrêt de la cour d'appel de la province de Gueldre 29 Janv. 1840. Jugement du tribunal de Maestricht 22 Janv. 1846.

Le Néerlandais ne versant pas dans les cas prévus par l'art. 9 du Code Civil Néerlandais ou de l'art. 10 de la loi du 28 Juillet 1850, ne cesse pas d'être Néerlandais et sera considéré avoir conservé son domicile au dernier lieu de sa résidence dans le royaume et sa succession y sera ouverte.

Jugement du tribunal d'Amsterdam du 19 Déc. 1843, 20 Mars 1844.

Une femme Néerlandaise mariée à un Néerlandais qui aura perdu sa qualité de Néerlandais ne suit pas la condition de son mari, si son intention manifeste n'est constatée de se fixer avec lui en pays étranger pour ne plus revenir.

---

## § 5.

### *De la preuve de la nationalité ou qualité de Néerlandais.*

Les Consuls avant d'accorder leur protection ou d'intervenir en faveur des individus qui réclament leur assistance doivent se convaincre de la nationalité du réclamant. La preuve est généralement administrée par l'exhibition du passeport; mais à

défaut de ce document, la présentation d'un acte de naissance, de mariage, de notoriété, un congé de libération du service, des lettres de naturalisation, ou de toute autre pièce authentique, pourra suffire après un examen minutieux et exact.

Voyez la loi du 8 Janv. 1817 sur la milice nationale.

---

## § 6.

### *De la protection des étrangers par les Consuls Néerlandais.*

La base de la protection consulaire est la nationalité; de là résulte la question si les Consuls des Pays-Bas peuvent protéger officiellement, en cas de conflit avec les autorités locales ou territoriales, les négociants étrangers établis dans le royaume et assimilés aux Néerlandais? Nous croyons que la solution doit être négative; l'assimilation aux Néerlandais ne comprend pas les droits civils, tandis que la nationalité embrasse en même temps les droits civiques, de sorte que la protection officielle des Consuls fondée sur le droit des gens, qui ne connaît que les *nationaux*, pourrait et avec raison être déclinée par le gouvernement du pays où elle est réclamée.

Les Consuls se borneront donc en vertu des principes généreux et libéraux de la législation Néerlandaise en faveur des étrangers à n'accorder, en cas de conflit, qu'une assistance ou protection officieuse, et à ne rendre leurs bons offices que jusqu'au point qu'ils pourront prévoir le soulèvement d'une question internationale. Dans ce cas ils devront renvoyer l'étranger à leur collègue de sa nation.

Mess. de Clercq et de Valat réduisent la protection offi-

cieuse mais collective des étrangers aux trois circonstances suivantes:

1°. Lorsque des étrangers n'ont ni Consul, ni aucun agent de leur nation dans le pays.

2°. Lorsque les rapports diplomatiques entre leur gouvernement et celui du pays de leur résidence étant suspendus, ils se trouvent privés de leurs protecteurs naturels.

3°. Lorsqu'au milieu de troubles et en présence de faits de guerre soit extérieure, soit intérieure, ils se réfugient sous notre pavillon.

C'est généralement la courtoisie réciproque des gouvernements qui règle cette matière, mais les Consuls observeront cependant la plus grande prudence et tâcheront d'éviter soigneusement tout acte ou intervention qui pourrait faire croire à la violation du principe de neutralité ou de tout autre que le gouvernement aurait adopté ou suivrait dans les circonstances qui motiveraient la demande en protection ou intervention en faveur d'une personne étrangère ne possédant pas la qualité de Néerlandais.

# LIVRE SIXIÈME.

## LE CONSUL EN RAPPORT AVEC LA MARINE ROYALE ET MARCHANDE.

---

### CHAPITRE PREMIER.

*Des fonctions consulaires concernant la marine royale et des devoirs en temps de guerre.*

#### § 1.

*De l'arrivée en rade des vaisseaux de la marine royale dans un district consulaire.*

Des vaisseaux de guerre réunis en escadre et commandés par un officier général venant en rade du district consulaire, le Consul devra se convaincre du grade du commandant.

Le pavillon de commandement (le pavillon carré de la marine royale) que porte le navire de l'officier supérieur est hissé:

pour un lieutenant-amiral à la tête du grand mât;
pour un vice-amiral à la tête du mât de misaine:
pour un contre-amiral (*schout bij nacht*) à la tête du mât d'artimon, en baissant la flamme;



pour un capitaine de vaisseau (*kapitein ter zee*) le guidon Néerlandais à la tête du grand mât sans la flamme;

pour un capitaine de frégate (*kapitein luitenant ter zee*) le guidon Néerlandais flottant à la tête du grand mât;

pour les officiers supérieurs de terre et les autorités civiles assimilées aux grades militaires, le pavillon ordinaire avec des balles blanches à la tête du mât d'artimon tandis que la flamme reste arborée.

Le Consul-général ou le Consul fera la première visite dans le cas qu'un officier supérieur (*vlag-officier*) se trouve à bord; mais il attendra la visite du commandant d'un grade inférieur. Les vice-Consuls, ou agents consulaires devront toujours faire la première visite.

Les visites se font et sont rendues d'après les règles de l'étiquette dans les vingt-quatre heures et en grand uniforme de part et d'autre.

Les Consuls ne négligeront cependant pas de faire parvenir aussitôt que possible aux commandants des vaisseaux qui se disposent à entrer dans le port ou dans la rade de leur district, tous les renseignements dont ceux-ci pourraient avoir besoin tant en ce qui concerne l'état sanitaire que les usages ou réglements sur les honneurs suivis par d'autres nations.

Voyez Réglement sur les honneurs et saluts à bord des vaisseaux de la marine royale, arrêté royal du 26 Déc. 1847, n°. 55, amplié le 1er Fév. 1858, n°. 136, art. 23, 36, 40, 42.

Circulaire du ministre des affaires étrangères en date du 13 Mai 1848.

De Clercq et de Valat, T. II, Liv. VII, Ch. 4, p. 36, § 1, p, 40, § 7.

Liv. II, Chap. I, § 3 ci-dessus. Du rang et de l'assimilation des Consuls,

§ 2.

*Du salut.*

„On nomme *salut de mer* les honneurs rendus par les vais„seaux naviguant ou stationnaires à des personnages d'un certain rang ou à des ports, châteaux forts et forteresses" (DE CUSSY.)

Les gouvernements attachèrent au 17me siècle une grande importance aux saluts de mer, mais plus tard on est revenu des exigences qui donnèrent trop souvent cause à un malentendu regrettable et même à une rupture des relations amicales.

„Le salut du canon, fait aux forteresses et aux places ma„ritimes par les navires de guerre qui y sont mouillés ou qui „passent auprès, doit toujours être rendu par le même nom„bre de coups, parce qu'il est, à proprement parler, le salut „d'une nation à une autre, et que toutes deux étant égale„ment souveraines ont les mêmes droits. — On comprend aisé„ment pourquoi, dans ce cas, les bâtiments arrivant ou par„tant doivent saluer les premiers. — Ce salut est presque „de rigueur; cependant un état n'en doit considérer l'omission „que comme un manquement aux convenances, et non pas „comme une offense envers lui, à moins de circonstances par„ticulières qui donnent à cette omission le caractère évidem„ment injurieux." (ORTOLAN.)

L'usage veut que les canons des forts et places saluent le premier un vaisseau portant un souverain, un prince ou une princesse de sang royal ou un ambassadeur.

Les officiers commandant des vaisseaux de guerre Néerlandais salueront en arrivant en rade après avoir fait ferler les voiles, le gouvernement de la puissance étrangère avec 21

coups de canon et arboreront pendant le salut le pavillon de cette puissance à la tête du grand mât.

S'il se trouve des vaisseaux de guerre de cette nation en rade, on saluera immédiatement après l'officier commandant, s'il a le même ou un grade supérieur, de la manière usitée, mais jamais moins que de onze coups, en larguant les huniers et en hissant le pavillon de la nation à la tête du mât de misaine.

Les vaisseaux ne portant que six ou moins de pièces sont dispensés du salut. — A leur arrivée en rade où il est reçu de saluer, ou la place ou le pavillon d'un commandant, il est de la courtoisie internationale que les Consuls ou les commandants communiquent par un officier cette ordonnance aux autorités locales compétentes et aux ayants-droit au salut, ainsi que les autres motifs qui empêchent d'accomplir cet acte d'étiquette afin d'éviter toute interprétation fâcheuse.

Voyez De Cussy, Phases et causes célèbres, T. I, Liv, I, Tit. II, § 60, p. 147, § 61. p. 148, § 62, p. 149. T. II, Liv. II, Ch. XXIX, p. 293—305.

De Clercq et de Valat, l. l. T. II, p. 36.

Ortolan, Diplomatie de la mer, T. I, Ch. II, p. 353—379.

---

## § 3.

### *Des honneurs à rendre à bord des vaisseaux de guerre et de la célébration des fêtes nationales et étrangères.*

Les mêmes honneurs prescrits pour les princes et princesses de la maison royale, seront rendus à l'étranger à un prince régnant. Pendant le salut à l'intention de ce prince et pen-

dant son séjour à bord on hissera le pavillon de la nation à la tête du grand mât, tandis que le pavillon Néerlandais et le pavillon de beaupré restent déployés.

On rendra aux autorités étrangères qui viennent visiter un vaisseau de guerre, si elles ont un rang militaire, les mêmes honneurs que ceux prescrits pour un officier Néerlandais du même rang, et aux autorités civiles les honneurs dus au rang auquel ces autorités se trouvent assimilées, sans toutefois dépasser les dispositions concernant le rang de contre-amiral.

Lors des fêtes nationales à célébrer dans les rades, mouillages ou ports étrangers, à bord des vaisseaux de guerre, les commandants seront tenus d'en faire part la veille par un officier aux commandants des forces navales des nations étrangères mouillées dans les mêmes parages, et remerciera pour le salut éventuel par un contre-salut en hissant le pavillon de la nation au même mât auquel le bâtiment saluant aura arboré le pavillon Néerlandais.

Les commandants des vaisseaux de guerre sont autorisés à se joindre aux démonstrations publiques de deuil ou de réjouissance et de prendre part aux fêtes nationales célébrées dans un port étranger, en hissant les couleurs Néerlandaises en tête de tous les mâts et en faisant à midi un salut de 21 coups de canons; pendant ce salut, le pavillon de la nation étrangère sera hissé à côté du pavillon Néerlandais en tête du grand mât.

On évitera avec soin lors d'un pavoisement général ou en séchant les pavillons tout ce qui pourrait éveiller la susceptibilité par les dispositions des pavillons.

Par convention entre les gouvernements des Pays-Bas et des Deux-Siciles, il a été stipulé que si des vaisseaux de guerre de l'une ou de l'autre nation se trouvent dans un port ou dans





les rades l'une de l'autre où se trouve une forteresse ou une batterie et que les commandants veuillent célébrer l'anniversaire du roi, ils seront tenus d'en informer 24 heures d'avance les autorités militaires; dans ce cas, on arborera le pavillon royal de la forteresse pendant toute la journée sans toutefois qu'il soit fait un salut. Cette disposition n'est valable que dans le cas qu'il ne se trouve pas de vaisseaux de guerre de cette nation aux ports ou en rade, qui s'associent à la célébration.

Il est du devoir des Consuls d'éclairer les commandants sur les coutumes locales, afin de prévenir que l'inobservation ne porte atteinte aux relations amicales des deux nations en blessant l'amour-propre des autorités étrangères.

Voyez le réglement sur les honneurs etc. ci-dessus, art. 27, 34, 42, 43, 44, 81, 15, 16, 17.

De Clercq et de Vallat, l, l. T. II, Liv. VII, Chap, IV.

Ortolan, l. l. Liv. I, Ch. XV, p. 353, cérémonial maritime.

Décret réglant les honneurs à rendre, et sur les saluts à bord des vaisseaux de la marine royale de la Suède, 25 Octobre 1844. Annales maritimes et coloniales de 1845.

Décret du 15 Août 1851 sur le service à bord des vaisseaux de la flotte Française.

---

## § 4.

### *Des rapports consulaires avec les commandants de vaisseaux de guerre.*

Les commandants sont tenus de respecter et de protéger le Consul, d'entretenir des relations d'un bonne entente et de se concerter avec lui pour l'achat de vivres, provi-

sions ou autres, ainsi que pour les réparations nécessaires de la manière la plus avantageuse et la plus économique.

On s'adressera par préférence à cet effet aux établissements maritimes de l'état et on n'aura recours aux magasins particuliers que dans le cas où l'assistance des établissements susdits serait considerée devoir être trop coûteuse.

Si les commandants jugent à propos de ne pas se servir de l'intermédiaire du Consul, ils en feront un rapport au ministre, contenant les motifs de cette mesure.

Les commandants des vaisseaux de guerre sont autorisés à transporter à la demande des Consuls de l'or, des pierres précieuses, de la monnaie et autres objets de grande valeur, ne causant pas d'embarras à bord, et cela quand il n'existe pas d'occasion pour le transport par des navires marchands ou si un transport direct et sûr est nécessaire. Le frêt, la commission et autres frais seront réglés d'après l'usage du port de chargement.

Il est permis aux commandants de la marine royale de convoyer des navires marchands, naviguant sous pavillon des nations qui ne sont pas en guerre avec une nation amie des Pays-Bas. (Voyez le § suivant).

Pour toute affaire qui pourrait causer des conflits internationaux, il est expressément enjoint aux commandants de la marine de l'état de s'adresser non pas aux Consuls mais aux envoyés des Pays-Bas et de suivre dans ces circonstances leurs instructions.

Voyez les art. 73, 74, 76, 59, 88, 68 et 69 du réglement contenant les instructions pour les officiers de la marine, recueil n°. 30.

---

## § 5.

### *De l'appel aux forces navales.*

Nous avons vu dans le § 5, Liv. III, p. 58, que les Consuls pourraient faire quelquefois dans des circonstances difficiles et dans des cas d'une impérieuse nécessité, appel aux forces navales. Cette mesure d'une gravité importante résulte immédiatement du droit international dont nous retrouvons le principe dans l'art. 4 des arrêtés royaux fondamentaux de 1846 et les art. 72 et 105 de l'instruction pour les officiers commandants des vaisseaux de la marine royale (Recueil n°. 30). Les Consuls observeront toujours la plus grande prudence quand ils croient devoir recourir à cette protection armée, soit en consultant leurs collègues soit en demandant des ordres de la légation. — Les causes qui peuvent motiver cette démarche sont ordinairement les conséquences de troubles intérieurs, de guerre civile ou bien une agression hostile qui ne pourrait être justifiée par aucun acte de la part de ceux qui en sont les victimes.

La réquisition en doit être faite par écrit et contenir tous les faits qui la motivent, ainsi que la mention du résultat infructueux des démarches tentées par le Consul afin d'obtenir justice des autorités compétentes pour des actes incompatibles avec les principes du droit et de la bonne foi. On règlera dans de pareilles circonstances avec les commandants tout ce qui doit tendre à obtenir un plein succès et une entière réparation, en faisant part au plus vite au ministre des affaires étrangères ainsi qu'à la légation de tout ce qui s'est passé et de ce que l'on a cru nécessaire pour la protection directe des sujets et des intérêts Néerlandais. On peut aussi considérer comme un appel aux forces navales la demande aux commandants des

vaisseaux de guerre d'escorter un convoi de navires marchands en temps de guerre.

Il est excessivement difficile de formuler les circonstances qui autorisent les Consuls à se servir de ce moyen de défense ou de protection — on doit laisser cela à la sagacité et à la prudente appréciation de celui qui doit veiller d'après ses instructions tant aux intérêts de ses nationaux qu'à l'honneur du pavillon.

---

## § 6.

### *Des informations à donner par les Consuls aux commandants de la marine royale.*

Si le commandant a fait arborer en arrivant en rade du district consulaire le pavillon jaune, signe qu'une maladie épidémique s'est déclarée à bord, le Consul aura soin de lui faire parvenir les réglements sur la quarantaine — et il informera ces officiers si une telle maladie règne dans les ports ou autres villes de son district.

Le Consul fera connaître aux commandants les réglements ou lois à observer, afin qu'il ne soit pas chargé ou déchargé d'objets prohibés et que le canon ne soit tiré que dans des endroits destinés à cet effet.

Il fera part aux commandants de l'état de guerre qui existerait entre le gouvernement de sa résidence et une autre nation, pour éviter les conflits qui pourraient s'élever par le débarquement des gens de l'équipage appartenant à la nation ennemie; il avertira les commandants, si ceux-ci avaient à leur insu reçu à bord des déserteurs de la nation où il est admis, afin que l'extradition puisse se faire sans aucun délai.

Si un ou plusieurs ports du district consulaire étaient déclarés en état de blocus, il aura soin d'en prévenir les commandants, afin qu'ils puissent le respecter et le faire respecter par les navires marchands Néerlandais.

Voyez art. 61, 65. 70, 71 et 103 du réglement, contenant les instructions pour les officiers, commandants etc, recueil n°. 30.

---

## § 7.

### *Des informations à donner par les commandants de la marine royale aux Consuls.*

Le commandant d'un vaisseau de guerre, s'il a le grade d'officier supérieur, enverra un officier au Consul pour lui faire part de son arrivée en rade.

Les commandants informeront le Consul de toute désertion, en lui envoyant le signalement du déserteur; le Consul fera les démarches nécessaires pour l'arrestation du déserteur en se conformant aux traités et conventions existant à ce sujet entre les Pays-Bas et le gouvernement de sa résidence.

Si le déserteur revient ou est ramené à bord, le Consul en devra être aussitôt averti.

Les officiers commandants porteront à la connaissance du Consul les dispositions concernant le payement des dépenses à l'étranger par l'émission des lettres de change tirées sur le ministre de la marine.

Si le commandant d'un vaisseau de guerre a fait passer des gens de son équipage à bord d'un navire marchand en détresse, il est tenu d'en faire part au Consul résidant dans le port de

la destination de ce navire — afin que celui-ci puisse prendre les mesures nécessaires pour faire repatrier ces marins.

Voyez le réglement ci-dessus énoncé, art. 46, 47. 72, 73, 75 et 117.

---

## § 8.

### *Des rapports consulaires avec les officiers de marine, servant à bord des vaisseaux de guerre.*

Le Consul ne peut avancer de l'argent aux officiers subalternes que sur des lettres de crédit en y mentionnant les sommes avancées.

Il ne discomptera les lettres de change tirées par des aspirants, administrateurs adjoints ou commis aux écritures que visées par le commandant.

Voyez réglement etc. art. 86, n⁰. 30 du recueil,
Liv. IV, § 7, Chap. II, de la comptabilité.

---

## § 9.

### *Des lettres de change et de leur forme.*

Voyez Liv. IV, § 7, Chap. II, de la comptabilité.

Chap. VI, art. 5, 6 et 7 du recueil pour les officiers de marine, traitant des déclarations, créances et lettres de change, n⁰. 45 du recueil.

---

### § 10.

*De la vente des effets de l'état à l'étranger.*

Si des objets ont été condamnés, ils devront être vendus aux enchères publiques et le procès-verbal de la vente doit être légalisé par le Consul Néerlandais.

Cette légalisation contiendra la déclaration que la vente a été faite publiquement par devant une autorité compétente, que le produit net s'élève à une somme de *f*.... (*en lettres et en chiffres*) et que les frais ne dépassent pas le taux ordinaire.

---

## CHAPITRE SECOND.

## DES RAPPORTS CONSULAIRES AVEC LA MARINE MARCHANDE.

### § 1.

*Du navire et de sa nationalité.*

Avant de traiter les différentes relations résultant de la navigation par rapport aux Consuls nous croyons devoir d'abord examiner les causes par lesquelles ces relations sont créées.

Le navire est sans doute le lien principal qui en rendant possible toutes les transactions commerciales d'outre-mer, en facilitant la plupart de celles sur le continent, fait naître une foule d'obligations que les législations tant anciennes que modernes ont réglées avec une scrupuleuse exactitude.

La loi néerlandaise considère les navires comme meubles; néanmoins le transfert de la propriété, soit en partie soit en entier, ne se fait que par la transcription du titre de vente dans

les registres publics conformément à l'arrêté royal, du 21 Juin 1836 (J. O. no. 41) [1].

Les navires quoique meubles sont cependant susceptibles d'être grevés par hypothèque, par contrat à la grosse. Les privilèges que de tels contrats exécutés aux Pays-Bas accordent n'existent réellement qu'après l'inscription dans les registres destinés ad hoc; tandis que l'acte passé à cette fin en pays étranger doit répondre aux prescriptions légales y en vigueur. Outre ces deux sortes d'obligations, il en existe encore une foule d'autres qui, contractées soit pour le navire ou par le navire, sont légalement privilégiées sans aucune formalité à remplir d'après les dispositions expresses des articles 313, 314 et 315 du Code de Commerce Néerlandais.

Mais pour qu'un navire puisse satisfaire à sa destination, il lui faut une légitimation nationale et un signe ostensible d'une telle légitimation — le pavillon.

Les différentes nations ont réglé cette matière avec le plus grand soin, et le droit international a sanctionné tant tacitement par des coutumes, conventions et traités que par des décisions en fait de prises le *modus et acta probandi* le droit d'arborer un pavillon national quelconque.

Le gouvernement Néerlandais dans la plupart des traités ou conventions conclus avec les gouvernements étrangers a stipulé que la nationalité des navires sera réciproquement jugée d'après les divers documents délivrés aux capitaines ou propriétaires conformément aux lois et réglements en vigueur dans leur pays.

1) Arrêté royal du 1 Août 1828, J. O. no. 52, art. 17—21, 25, excepté ce qui est prescrit pour les droits d'hypothèque, art. 23, 24, 30, 32, 33, 34 et 35.

Art. 1239—1241, 1265—1268, C. C. Néerl.

Voyez pour le tarif des droits de transcription et d'inscription des navires l'arrêté royal du 4 Févr. 1841, J. O. no. 7, la loi du 11 Déc. 1844, J. O. no. 62, la loi du 30 Mai 1839, J. O. no. 58.

Avant que le pavillon Néerlandais puisse être accordé, l'inscription du navire doit être faite dans les registres mentionnés; le nom du bureau où l'inscription a eu lieu, le numéro du registre et le millésime seront marqués d'une manière visible et indélébile par un fer chaud, et le fonctionnaire assermenté chargé de remplir cette formalité en délivrera un certificat.

Les lettres de mer, preuve de la nationalité, doivent être demandées conformément aux dispositions de la loi du 14 Mars 1819 (Rec. n°. 9, T. III, p. 44) et de la loi du 8 Août 1850 C. modifiant l'art. 2 et 8 de la loi de 1819 (Rec. n°. 34, p. 219, T. III) et donnent le droit d'arborer le pavillon Néerlandais — le signe de la nationalité.

Ce document (1) ne peut être obtenu que 1°. par des habitants des Pays-Bas, nés soit dans le royaume, soit dans les colonies et demeurant dans ce pays ou y établis comme maison de commerce ou associés à quelque maison de commerce établie dans le royaume; cinq huitièmes au moins du capital doivent être représentés par des actionnaires demeurant dans le royaume, 2°. par des habitants du royaume qui y ont eu pendant une année au moins leur résidence fixe et qui ne naviguent pas sous pavillon étranger, quoiqu'ils soient en même temps sujets d'une puissance étrangère.

La délivrance se fait par le directeur général des droits d'entrée et de sortie et des accises après que le propriétaire ou le régisseur et un nombre d'armateurs tel que leurs actions réunies à la part du régisseur forment au moins $^5/_8$ de la totalité, se sont présentés devant le tribunal de l'arrondissement ou juge du canton en exhibant;

1°. ou le contrat avec le constructeur si le navire est nouvellement construit, ou le contrat de vente avec indication

1) Voyez modèle n°. 8.

toutefois si le navire a été construit en pays étranger; 2o. la déclaration signée par le propriétaire, ([1] par le régisseur au nom de — ou par la majorité des propriétaires qu'ils sont les seuls et véritables armateurs; cette déclaration doit être assermentée par eux et par le capitaine.

Le capitaine ou patron au profit duquel les lettres de mer sont délivrées signera, lors de la délivrance, ce document en marge en présence d'un employé chargé de l'expédition. A compter du jour de l'expédition le capitaine pourra s'en servir pendant deux ans et demandera alors le renouvellement. Une amende de trois florins par last est encourue par les patrons qui n'auront pas demandé le renouvellement après l'expiration de ce temps, excepté dans le cas que le voyage est entrepris avant ce jour et se prolonge au-delà de deux années.

En cas de vente, naufrage ou démolition, les lettres de mer doivent être remises au directeur des accises contre récépissé, et hors du royaume, entre les mains du ministre, Consul ou autre agent du royaume pour les faire renvoyer au fonctionnaire qui les a délivrées.

La surveillance au sujet des lettres de mer est recommandée aux Consuls dans les ports étrangers; les capitaines sont tenus de se présenter au consulat dans les trois fois 24 heures après leur arrivée pour demander le visa de ces lettres de mer, à défaut de quoi ils sont passibles d'une amende d'un florin par last dont le Consul reçoit la moitié. (Art. 2, A. R. du 26 Mars 1820). Les Consuls veilleront à ce qu'aucun armateur, patron ou capitaine de navire ou autre sujet quelconque du royaume n'ait masqué en demandant ou obtenant des lettres de mer la propriété d'étrangers. Si le capitaine ou

1) Voyez modèles no. 9.

propriétaire les a vendues, aliénées de quelque manière que ce soit, s'il continue de s'en servir pour un navire transféré soit en partie soit en totalité à des étrangers, s'il en dispose de mauvaise foi en quelque manière que cela puisse être, ou enfin si des tiers en ont agi ainsi avec sa participation, non-seulement la part qui se trouvera appartenir dans le navire à celui qui s'est rendu coupable de contravention à la présente loi sera immédiatement confisquée, ou bien si le navire est en course hors du royaume ou qu'il ne puisse être saisi pour quelque autre cause, le délinquant encourra une amende de trois mille florins et sera déclaré infâme et banni pour un terme de 5 à 10 ans du territoire du royaume et de ses colonies.

Les Consuls dresseront un procès-verbal de toute contravention et l'enverront au ministre; ils recevront la moitié de l'amende d'après l'art 2 de l'arrêté royal du 26 Mars 1820.

Outre le pavillon, le navire portera comme marque extérieure de nationalité le nom en poupe, ainsi que le nom du port auquel il appartient. Le nom doit être le même que celui énoncé dans les lettres de mer, et ne peut être changé qu'en demandant de nouvelles lettres — l'art 12 de la loi de 1819 punit toute contravention à ce réglement d'une amende de *ƒ* 3 par last.

La nationalité se prouve encore par les autres papiers de bord: l'acte de propriété, le passeport Turc, le rôle d'équipage, la liste du chargement, les connaissements et chartes-parties, le journal, le certificat de jaugeage.

L'acte de propriété est ou le contrat avec le constructeur ou l'acte de vente.

Le passeport Turc [1]) est délivré de la même manière, par

1) Voyez modèle n°. 10.

le même fonctionnaire et sur l'exhibition des mêmes titres que les lettres de mer, d'après les articles 19—37 de la loi de 1819 dont l'art. 23 contient le tarif d'impôt à acquitter (Rec. n°. 9).

Une caution pour sûreté d'observer tout ce qui est statué par la loi de 1819 en cette matière, ainsi que pour le payement des amendes éventuelles est exigée et n'est déchargée qu'après que le passeport est rapporté — ou que le certificat du Consul auquel le capitaine aura remis son passeport en cas de vente, perte ou démolition de son navire en pays étranger est exhibé.

Le passeport Turc n'est valable que pour le voyage indiqué et pendant trois ans et doit être remis au directeur qui l'a délivré contre radiation du cautionnement dans le délai de six semaines après la rentrée du navire dans le royaume, sous peine d'une amende de mille florins.

Dans le cas qu'un navire sorti des ports du royaume recevrait une destination plus éloignée que celle mentionnée dans le passeport, les armateurs peuvent obtenir contre un supplément de droits la faculté de se servir du passeport pendant tout le voyage, pourvu qu'ils fassent ce versement dans les quinze jours après la réception de la nouvelle d'une destination ultérieure; en cas de négligence, ils peuvent être punis d'une amende de trois cents florins.

Les navires sortis du royaume sans passeport Turc ou dont ce document est périmé, peuvent l'obtenir si toutes les formalités et conditions sont remplies par les armateurs.

En pays étranger, le passeport Turc est délivré ou échangé contre la remise de l'ancien par le ministre ou Consul des Pays-Bas, qui cancelleront le document suranné et le renverront au fonctionnaire qui l'aura délivré.

En cas de transmutation de propriété d'un navire pour cause

de décès ou par quelque autre circonstance le passeport Turc reste valable pendant le voyage et peut être renouvelé sur l'ancienne déclaration des armateurs jusqu'à l'époque où la déclaration serait nécessaire pour obtenir conformément à l'art. 8 de la loi de 1819 une autre lettre de mer. Mais si le navire est vendu en totalité, le passeport doit être remis dans les quinze jours, si le navire retourne au pays, au directeur des droits d'accises, d'entrée et de sortie, sous peine d'une amende de mille florins.

Si le navire se trouve en pays étranger lors d'une vente totale, le patron devra canceller le passeport et le remettre dans cet état entre les mains du Consul ou autre ministre des Pays-Bas résidant en pays étranger; à défaut d'un tel fonctionnaire, le capitaine remplira cette formalité en présence de son équipage ou par-devant un fonctionnaire du pays et il enverra le passeport au directeur mentionné en y joignant une déclaration assermentée constatant le lieu et l'époque de la vente. Toute contravention est punie d'une amende de cinq mille florins dont le Consul recevra la moitié s'il constate le délit ainsi que dans le cas que l'amende de dix mille florins est encourue par le fait qu'un passeport Turc a été prêté, loué ou cédé à un sujet de ce royaume, ou employé pour ou à l'égard d'autres navires que ceux pour lequel il a été obtenu, (art. 5 et 6, de l'arrêté royal du 26 Mars 1820 T. III, Rec. n°. 11, p. 64.

Le rôle d'équipage, dont nous parlerons plus tard, est le contrat fait devant un fonctionnaire désigné par l'autorité compétente entre le capitaine et les gens de l'équipage, et indique l'époque de l'armement du navire, son port d'attache, les noms, prénoms, domiciles et qualités de ceux qui le montent et les conditions de l'engagement.

La liste du chargement contient l'énumération de tout ce qui se trouve chargé, et sert aux déclarations aux douanes, à la

visite des officiers de la quarantaine; tandis que jointe aux connaissements et à la charte-partie elle fait preuve dans les questions de nationalité, de contrebande et de prise.

Le registre ou journal, contenant tout ce qui se passe à bord dès le commencement du voyage, fait foi de toute circonstance y relatée jusqu'à la preuve du contraire, et complète la série des documents qui doivent sauvegarder les intérêts des armateurs, des consignataires et autres.

Le certificat de jaugeage est délivré conformément à la loi du 14 Juillet 1855, abrogeant le 25[me] chapitre de la loi générale du 26 Août 1822 et l'art. 7 de la loi du 8 Août 1850. Ce document dûment signé par le fonctionnaire désigné certifie la désignation du pavillon du navire et tout ce qui est nécessaire pour en constater l'identité, l'indication de sa longueur, largeur et profondeur et le nombre des tonneaux qu'il jauge.

Voyez M. Eloy et J. Guerrand. Marine Marchande, Des capitaines maîtres et patrons. Paris 1860, Tom II, sect. IX, p. 439 *sqq.*

Ortolan, Diplomatie de la mer *passim.*

De Cussy, Phases et causes célèbres, Tom I, § 6 de la nationalité des navires de la marine commerciale p. 59; § 7 des papiers de bord p. 60; § 8 du pavillon p. 61; p. 335 des traités de commerce qui consacrent l'immunité du pavillon ami resté neutre. Tom II, p. 1, 70, 140, 533.

Faux pavillon, Tom I, p. 228, 229, 244, 257; Tom II, p. 42, 208, 371.

Kaltenborn, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts, Berlin 1851, § 44, § 45.

L'aperçu des modifications qui résultent des nouvelles lois de navigation dans les Pays-Bas. Recueil p. 222.

La loi du 8 Août 1850, A réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise. Recueil n°. 34, p. 209.

La loi du 8 Août 1850, B portant suppression des droits de transit et suspension de la perception des droits de navigation sur le Rhin et l'Yssel. Recueil p. 217.

La loi du 8 Août 1850, C modifiant la loi du 14 Mars 1819, relative aux lettres de mer et passeports Turcs. Recueil p. 219.

La loi du 1er Sept. 1854, modifiant le tarif des droits d'entrée et de sortie du 19 Juin 1845. Recueil n°. 37, p. 245; ainsi que le tarif p. 247 *sqq*.

Voyez la convention du 12 Août 1815, entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne relative au commerce entre les Pays-Bas et les colonies de Demerara et Essequebo.

Traité d'amitié, de navigation et de commerce entre les Pays-Bas et les États-Unis de Mexique $\frac{\text{15 Juin}}{\text{24 Déc.}}$ 1827, art. 6, (*Journ. Off.* n°. 27, 1828). Tom I, p. 172.

Traité d'amitié, de navigation et de commerce entre les Pays-Bas et le Brésil, art. 4, 20 Décembre 1828 (*Journ. Off.* 1829, n°, 7). T. I, p. 187.

Traité d'amitié etc, entre les Pays-Bas et la république de Colombie, 1er Mai 1829, art. 9, T. I, p. 179.

Traité de navigation entre les Pays-Bas et la Prusse, 3 Juin 1837, art. 6 (*J. O.* n°, 52) et le traité du 31 Déc 1851, art. 12. (*J. O.* n°. 104).

Traité de commerce entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne, 27 Oct. 1837. art. 3, (*J. O.* n°. 64), convention additionnelle du 27 Mars 1851, art. 2, (*J. O.* n°. 22) dérogeant aux dispositions de l'art. 3 du traité.

Traité de navigation etc. entre les Pays-Bas et les États-Unis de l'Amérique Septentrionale, 19 Janvier 1839, art. 4, (*J. O.* n°. 29).

Traité de commerce etc. entre les Pays-Bas et la France, 25 Juillet 1840, art. 4, (*J. O.* 1841. n°. 23).

Traité d'amitié, de commerce etc. entre les Pays-Bas et la république de Texas, 18 Sept. 1840, art. 7, (*J. O,* n°. 21).

Traité de navigation entre les Pays-Bas et la Sardaigne, 24 Juin 1851, art. 7, (*J. O.* n⁰. 123).

Traité de commerce etc. entre les Pays-Bas et la Grèce, $^{10}/_{22}$ Février 1843, art. 13, (*J. O.* n⁰. 34).

Traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Russie, $^{1}/_{13}$ Septembre 1846, art. 9, (*J. O.* n⁰. 62).

Traité de commerce etc. entre les Pays-Bas et les royaumes de Suède et de Norwège, 25 Septembre 1847, art. 7, (*J. O*, n⁰. 71).

Traité de navigation et de commerce entre les Pays-Bas et les Deux-Siciles, 17 Novembre 1847, art. 13, (*J. O.* 1848, n⁰. 17).

Traité d'amitié, de commerce etc. entre les Pays-Bas et l'Autriche, 29 Décembre 1855, art. 4, (*J, O.* 1856, n⁰. 55).

Oppenheim, Practisches Handbuch, Kap. XIX, *juncto* Kap. XI.

Neumann, Handbuch des Consulatwesens, p. 192.

---

## § 2.

## *Des droits et obligations des officiers et gens de l'équipage.*

### A. *Dispositions générales.*

Le contrat entre le capitaine et les officiers et gens de l'équipage consiste de la part de ceux-ci dans le louage de leur service, chacun en sa qualité, moyennant un salaire convenu, et de la part du capitaine, dans l'obligation de les faire jouir de ce qui leur est dû pour ce service en vertu de la convention ou de la loi. ([1]

La convention est prouvée par le rôle d'équipage — tandis que le code de commerce Liv. II, Tit. IV et la loi du 7 Mai

1) Voyez art. 1637, Tit. VII, Ch. V, Liv. III, C. C. N. = art. 1780 C. N.

1856 (1) *contenant des dispositions par rapport à l'ordre et à la discipline à bord des navires marchands*, régissent cette matière, sans que les dispositions de cette dernière loi portent atteinte aux droits résultant au civil de la non-exécution des obligations contractées par le capitaine envers les propriétaires du navire ou envers les gens de l'équipage et par ces derniers envers le capitaine; de sorte que le capitaine faisant usage des dispositions des art. 436 et 437, C. de C. N., réglant le congé pour causes légitimes, ne peut appliquer les peines disciplinaires statuées par la loi du 7 Mai 1856.

Outre ces prescriptions codifiées, il existe encore quelques réglements spéciaux:

Arrêté royal du 4 Mai 1818 (J. O. nº. 39) contenant des dispositions pour la répression de la traite des noirs.

Art. 2. Les capitaines, les officiers (*stuurlieden*) et supercargues qui se sont engagés sciemment à bord des navires ou bâtiments destinés à la traite illicite des noirs et auront fait ou favorisé ce commerce, soit pour leur compte soit pour le compte d'autrui, seront punis d'une amende de *f* 5000 et d'une réclusion de cinq ans.

Art. 3. Les autres gens de l'équipage et matelots qui ont connaissance que les navires ou bâtiments sur lesquels ils servent sont destinés à faire la traite ou à la favoriser, seront punis d'un emprisonnement de six mois au moins et de deux ans au plus.

Le contrat de ceux qui s'en apercevront plus tard est aussitôt et ipso facto résilié, et ils devront quitter le navire à la première et sûre occasion, à défaut de quoi ils restent passibles des mêmes peines.

Les peines de l'art. 2 sont portées à *f* 10,000 et travaux

1) Recueil T. III, p. 326, nº. 42.

forcés pendant quinze ans et celles de l'art. 3 à une réclusion de cinq ans par la loi du 23 Déc. 1824, J. O. n°. 75.

L'arrêté royal du 19 Novembre 1828 J. O. n°. 63, défend en général d'engager dans les Pays-Bas des Néerlandais à bord de navires étrangers et de s'en servir comme matelots.

Les commissaires maritimes (*waterschouten*) et à défaut d'eux, les directeurs et commissaires de police ou chefs de la municipalité surveilleront les navires étrangers au départ et devront se faire exhiber les rôles d'équipage.

Si cependant un navire étranger venait à perdre une partie de son équipage soit pour cause de décès, de désertion ou autres, et que le remplacement par des marins étrangers ne fût pas possible, les capitaines étrangers pourront engager dans ce cas, avec autorisation des commissaires maritimes, des marins Néerlandais en observant les prescriptions suivantes:

1°. Le capitaine fournira une caution personnelle de *f* 300 sous garantie d'un habitant du lieu d'embarquement pour tout marin Néerlandais ou naturalisé. — Cette caution expirera au retour du marin au pays ou sera annulée quand le capitaine aura mis le marin à la disposition du Consul Néerlandais au lieu de sa destination, en déposant la somme nécessaire au passage. Si la déclaration consulaire que le capitaine a rempli ces obligations n'est pas fournie ou que le marin n'est pas revenu après trois ans, les trois cents florins seront versés à la caisse des consignations.

2°. Si le capitaine ne peut trouver un cautionnaire, il déposera les *f* 300 et aura le droit d'assigner pour la moitié sur cette somme ce qu'il devra au marin pour salaire de journées et de gages, pourvu qu'il paie les frais de retour, — Cet argent ne sera payé au marin qu'à son retour au pays après l'accomplissement du voyage projeté, muni d'un compte légalisé par le Consul Néerlandais ou à défaut d'un tel

fontionnaire, par le Consul d'une autre puissance établi au lieu du congé.

3°. Les capitaines devront en cas de décès ou de perte d'un marin en faire le rapport circonstancié au Consul, afin d'obtenir la décharge de leur caution. La même formalité est de rigueur en cas de désertion; si cependant la collusion entre le capitaine et le marin pouvait être prouvée, l'argent en dépôt sera confisqué au profit de l'état.

L'arrêté royal du 14 Novembre 1827, Journ. Off. n°. 51, ordonne le versement et le dépôt dans la caisse des consignations de tout argent, valeurs ou biens d'un marin décédé, délaissé ou perdu pendant le voyage, ou la remise de ces effets au Consul de la nation à laquelle le marin appartenait.

L'art. 3[m] de la loi du 21 Mai 1819, Journ. Off. n°. 34, libère les marins de l'obligation de se munir d'une patente.

L'art. 94[hh] de la loi du 8 Janvier 1817 statue les règles d'après lesquelles les marins naviguant à l'étranger sont dispensés de la milice nationale.

### B. *De l'équipage après l'inscription au rôle jusqu'au départ.*

Le contrat de l'engagement entre le capitaine et les gens de l'équipage doit être constaté par un acte rédigé et signé par-devant un fonctionnaire compétent (*waterschout*); une amende de ƒ100 pour le capitaine, de ƒ50 pour le second et d'un mois de gages pour tout autre individu de l'équipage sera encourue dans le cas que cette formalité a dû être et n'est pas remplie. — (Code de Com. N. art. 398). — Les obligations réciproques commencent dès la signature du — ou l'inscription au rôle d'équipage et cessent légalement le troisième jour après le déchargement du navire, s'il n'y a pas d'autre con-

vention. — Le document susdit doit contenir (voyez modèle, nº. 11)

1º. les noms du navire, du capitaine, des officiers et gens de l'équipage;

2º. le lieu du départ, le lieu de la destination du navire et du retour;

3º. les gages ou loyers convenus avec mention s'ils sont stipulés ponr le voyage ou par mois;

4º. les deniers promis ou reçus d'avance;

5º. l'obligation de chaque homme de l'équipage de venir à bord avec ses effets à l'époque fixée par le capitaine, de ne point passer la nuit hors du navire, soit dans le royaume soit à l'étranger, sans la permission du capitaine et de ne pas retirer ses effets du navire sans avoir été visités par le capitaine ou son second;

6º. la déclaration du second s'il a navigué antérieurement comme officier vers le lieu de la destination.

7º. Le pouvoir du capitaine de congédier et de mettre à terre avant le départ tout individu de l'équipage, sans être tenu de lui payer ses gages s'il s'est enrôlé en une qualité dont il est incapable de remplir les fonctions, comme aussi dans le cas où l'incapacité ne serait reconnue qu'après le départ du navire, de donner à cet individu la qualité et les gages qu'il jugera à propos.

8º. La désignation de la nourriture ou de la ration que chaque homme recevra par semaine dans les temps ordinaires.

9º. L'obligation d'obéir sans contradiction au capitaine et aux autres officiers en leurs qualités respectives et de s'abstenir de l'ivrognerie et de voies de fait.

10º. La teneur littérale des art. 404, 423, 442, 443, 444 et 446 du code de commerce Néerl.

11°. La clause que celui qui désertera ou quittera le navire avant d'être congédié perdra les loyers échus;

12°. l'obligation du second de veiller à ce que les marchandises soient convenablement arrimées et placées, sous peine de dommages et intérêts;

13°. l'obligation du second de demeurer à bord jour et nuit lorsque le navire est chargé de marchandises et de prendre soin de fermer les écoutilles, principalement la nuit;

14°. l'obligation des officiers et gens de l'équipage de se comporter d'une manière convenable et selon les règles du bon ordre, tant en ce qui touche le culte religieux que dans toutes les autres occasions;

15°. l'obligation générale de se soumettre en outre à ce qui est prévu par le code de commerce.

16°. Tout ce qui a été convenu en outre entre les parties.

17°. La mention que lecture a été faite des art. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 17, 20, 21, 22, 23, 24 et 26 de la loi du 7 Mai 1856 par rapport à l'ordre et à la discipline à bord des navires marchands.

A la réquisition du capitaine, les officiers et gens de l'équipage sont tenus de venir à bord, d'équiper et de charger le navire — il leur est cependant expressément défendu de charger des marchandises pour leur compte sans en payer le fret et sans l'autorisation des propriétaires ou affréteurs du navire.

Ils ont cependant de droit de résilier leur engagement;

1°. Si le capitaine veut changer de destination avant le commencement du voyage pour lequel ils se sont engagés.

2°. Si, avant le commencement du voyage, le royaume est engagé dans une guerre maritime.

3°. Si, avant le voyage commencé, l'on a des nouvelles certaines que la peste, la fièvre jaune ou une autre maladie

épidémique semblable règne dans le lieu de la destination du navire.

4⁰. Si, avant le voyage commencé, le navire en entier change de propriétaire.

5⁰. Si, avant le voyage commencé, le capitaine meurt ou est congédié par les propriétaires ou le directeur du navire.

6⁰. S'ils sont engagés pour voyager sous convoi et que cette condition n'est pas remplie.

Conf. art. 28 de la loi du 12 Mars 1818, *J. O.* n⁰, 15, sur la grande pêche, statuant que la formule des rôles d'équipage pour les navires destinés à la pêche du hareng sera réglée par les états-provinciaux.

### C. *De l'équipage pendant le voyage.*

*a.* DROITS.

Pendant le temps qu'ils sont en service, les gens de l'équipage ont droit, outre les gages, à une nourriture et à un espace convenable pour le coucher et le logement. Si une partie de la nourriture accordée par le rôle d'équipage est retenue sans nécessité, un dédommagement est dû; mais si au contraire la nécessité est prouvée, rien ne peut être exigé qu'une augmentation proportionnelle des gages. Un tiers de l'équipage peut réclamer à l'étranger du Consul Néerlandais, ou à défaut de celui-ci, dans les colonies et possessions de l'état dans d'autres parties du monde de l'autorité locale qu'un examen soit institué à l'égard de la qualité et de la suffisance des vivres, à l'égard du coucher ou d'espace insuffisant survenu après le départ. Sur l'ordre de ces autorités, les vivres qui ne peuvent servir seront remplacés par de bons et il sera pourvu au nécessaire et à ce qui manque. Le capitaine ne satisfaisant pas aux ordres relatifs à cette

matière est considéré comme s'étant mal conduit vis-à-vis les gens de l'équipage, et ceux-ci ne pouvant intenter un procès quelconque avant la fin du voyage sont recevables en demandant au Consul des Pays-Bas et à son défaut au magistrat du lieu la résiliation de leur engagement.

Tout service extraordinaire sera mentionné au journal et pourra donner lieu à une récompense extraordinaire.

Le salaire est exigible après chaque voyage terminé si l'engagement a été fait pour plusieurs voyages.

En cas de maladie, les gens de l'équipage gardent leur droit aux loyers et seront traités à la charge du navire si la maladie est causée dans le service du navire.

Si le malade ne peut continuer le voyage, le traitement sera continué jusqu'à guérison, et le capitaine est tenu de faire face avant son départ à ces frais et à l'entretien des malades laissés. Cette obligation du capitaine cesse quant aux loyers le jour où le malade est revenu avec le navire, ou laissé, le jour que le navire est de retour au lieu d'où il est parti; car la nature de l'engagement des matelots, l'équité et l'intention du législateur s'opposent à une interprétation de l'art. 426 du Code de Commerce, par laquelle le matelot aurait droit d'exiger ses loyers jusqu'au jour de son retour. Quant au traitement, nous croyons qu'une saine interprétation de la loi ne peut conduire à la décision que l'obligation du capitaine dépasse le terme du voyage.

Si la maladie est attrappée par un marin qui aura quitté le navire sans permission, celui-ci ne pourra se prévaloir de ces stipulations.

Si une personne de l'équipage, soit au service du navire soit dans un combat contre l'ennemi ou des pirates, est blessée ou mutilée, elle doit être payée de ses loyers, traitée et pansée, et les mêmes dispositions qu'en cas de maladie sont appli-

cables si le blessé et mutilé n'a pu continuer le voyage.

L'officier ou matelot pris et fait esclave sur le navire ne peut rien exiger du capitaine, du propriétaire ou des affréteurs; seulement ses loyers restent dus jusqu'au jour où il a été pris et fait esclave; mais si cela arrive pendant qu'il est envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, l'entier paiement de ses loyers lui sera fait.

Les officiers et les gens de l'équipage peuvent se refuser au service dans les cas suivants, s'il n'y a rien de stipulé dans le rôle d'équipage contraire ou dérogeant à ces dispositions.

1°. Si le navire se trouvant dans un port de relâche, il survient une guerre entre le royaume et une des puissances barbaresques, qui mettrait le navire en danger réel.

2°. Si le navire se trouvant dans un port de relâche, on a des nouvelles certaines que la peste, la fièvre jaune ou une autre maladie épidémique semblable règne dans le lieu de la destination du navire.

3°. S'ils sont engagés pour voyager sous convoi et que le convoi ne soit pas accordé.

*b.* OBLIGATIONS.

Les obligations des gens de l'équipage sont d'obéir au capitaine et aux autres officiers en leurs qualités respectives, de s'abstenir de l'ivrognerie et de voies de fait, de se comporter d'une manière convenable et selon les règles du bon ordre, tant en ce qui touche le culte religieux qu'en toutes autres occasions.

De ne pas quitter le navire sans le consentement du capitaine ou de celui qui le remplace,

De faire le service inhérent à la qualité dans laquelle ils se sont engagés,

D'assister le capitaine dans tous les cas d'attaque ou de désastre survenu au bâtiment et à la cargaison.

De prendre part aux délibérations dans tout événement important à la réquisition du capitaine et de signer les procès-verbaux à ce sujet.

D'assister le capitaine, s'il y a lieu, à faire son rapport de mer.

D. *De l'équipage à la fin du voyage.*

Les officiers et gens de l'équipage sont obligés, après la fin du voyage entrepris, de décharger le bâtiment, de l'amarrer, de le dépareiller, de le conduire dans un lieu sûr, de l'y attacher, de faire leur rapport et de l'affirmer sous serment, soit séparément soit conjointement avec le capitaine, dans les trois jours après le déchargement du navire; après avoir rempli ces obligations, ils doivent être congédiés et payés dans les 24 heures de tout ce qui leur est dû par-devant le commissaire maritime.

En cas de retard dans le paiement, sans cause valable, une indemnité sera exigible, de *f* 3 par un officier et *f* 1,50 par toute autre personne ayant fait partie de l'équipage.

En cas de congé à l'étranger, le paiement peut se faire par une traite sur le propriétaire ou le directeur du navire.

L'obligation de faire leur rapport ou d'affirmer celui du capitaine reste pour les gens de l'équipage qui retournent au pays après la prise ou perte du navire, même si le fret n'est pas dû, et un salaire convenable, seulement pour les jours qu'ils auront été retenus, leur sera payé.

E. *Du congé des gens de l'équipage.*

Le congé des gens de l'équipage peut être donné par le capitaine pour causes légitimes (art. 437, Code de Commerce Néerlandais) 1°. insubordination, 2°. ivrognerie habituelle, 3°.

voies de fait à bord du navire, 4°. rupture du voyage permise par la loi ou obligée, en observant ce qui est statué à cet égard par la loi, 5°. l'abandon du bord sans permission. Les conséquences de ce congé sont que les loyers ne sont dus que calculés d'après la route déjà parcourue, et avant le commencement du voyage il ne sera payé que les jours de service, sous réserve cependant des clauses pénales stipulées dans le rôle d'équipage.

Le débarquement ou le congé des matelots se fait devant le Consul des Pays-Bas à l'étranger. — En général les capitaines se contentent de faire mentionner simplement ce fait sur le rôle d'équipage — dans des cas où tout se passe à l'amiable, ou, si un différend existant, le marin se soumet et accepte le paiement contre quittance finale et sans réserve de ce que le capitaine reconnaît de bonne foi lui devoir, cette formalité suffit. Mais en cas de contestation, elle est défectueuse — le Consul, qui ne possède pas de juridiction proprement dite entre les nationaux, devra alors entendre le capitaine et le marin congédié, tâcher d'arranger l'affaire par voie de conciliation, ou dresser et faire signer un acte de compromis si les parties veulent laisser la décision à son arbitrage, ou mentionner dans un procès-verbal spécial, dont il gardera la minute et délivrera une copie aux parties, les démarches infructueuses de son intervention en y ajoutant les arguments de part et d'autres avec le témoignage des autres gens de l'équipage quant aux faits.

La quittance s'il y a lieu doit être signée en présence du Consul et la signature légalisée par lui. Si le marin ne sait écrire, il est utile pour éviter plus tard des difficultés de constater par devant témoins et cette ignorance et la marque apposée au lieu de signature sauf toutefois la légalisation consulaire.

Cette mesure, rentrant tout à fait dans la compétence consulaire généralement et exactement observée, sera un bienfait pour les armateurs qui, à défaut de cela et par une spéculation indigne basée sur l'art. 448 du Code de Commerce, sont très souvent les victimes des exigences injustes de matelots congédiés, qui trouvent un appui dans la moralité équivoque de certains hommes d'affaires s'arrogeant avec ou sans droit le titre d'avocat ou avoué.

### F. *Des indemnités et des loyers.*

Les gens de l'équipage peuvent avoir droit à une indemnité pour différentes causes:

*Rupture du voyage avant le départ* par le fait du capitaine, du propriétaire ou de l'affréteur; dans ce cas le marin a le choix de garder les avances faites ou de demander un mois des gages convenus, déduction faite des avances, et le quart de ces gages s'il est loué pour le voyage, sans préjudice des droits pour le salaire des journées employées au service du navire, calculées en proportion des loyers. — Si la rupture se fait à cause d'une interdiction de commerce avec le lieu de destination du navire, ou si l'exportation des marchandises pour lesquelles le navire est généralement frété est interdite, ou si le navire est arrêté par ordre supérieur — l'équipage ne poura réclamer que le salaire pour les journées employées au service du navire.

*Rupture du voyage après le départ* par le fait du capitaine, du propriétaire ou de l'affréteur. Les loyers dus, le double de ce qui est accordé par la loi au chef d'indemnité avant le départ et les frais de voyage pour le retour, fixés en cas de contestation par le Consul des Pays-Bas ou, à son défaut, par l'autorité compétente du lieu où le navire se trouve, en proportion des loyers. — En cas d'interdiction ou d'arrêt les ga-

ges sont dus en entier jusqu'au moment du congé et l'indemnisation est pour le retour la même qu'en cas de rupture avant le départ.

*Prolongation du voyage* par le fait du capitaine ou des affréteurs, par le séjour dans un port de relâche forcée, par la prise ou l'arrêt illégitime, pour cause de salut du navire ou du chargement, donne droit à une augmentation des gages en proportion de la prolongation. Ces dispositions se modifient quand les officiers et gens de l'équipage sont engagés au profit ou au fret — il ne leur est dû pour la rupture, le retardement ou la prolongation du voyage causés *par force majeure* aucune indemnité ni journées. — Ils ont droit à une part de l'indemnité accordée au navire dans la même proportion que le fret, si la rupture, le retardement ou la prolongation ont lieu par le fait des chargeurs, et si cela arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ce sont eux qui doivent indemniser proportionnellement les gens de l'équipage.

*Blessure, maladie — mutilation* pendant le voyage, soit au service du navire soit au combat contre l'ennemi ou des pirates, donnent droit à une indemnisation à fixer par le juge en cas de contestation.

*Esclavage.* L'officier ou le matelot envoyé à terre ou en mer pour le service du navire ou du navire et du chargement, pris et fait esclave a droit à une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port — Le montant, le recouvrement et l'emploi sont déterminés par l'arrêté royal du 30 Août 1829, Journ. Off. nº. 61 ([1].

1) Nous GUILLAUME, par la grâce de Dieu etc.

Vu l'art. 40, al. 2. Art. 41 et 42, Tit. IV, Liv. II Code de Commerce (Loi du 23 Mars 1826, *J. O.* nº. 32), voulant régler et statuer tout ce qui concerne le montant, le mode de paiement et l'usage de l'argent destiné au rachat du marin, fait esclave comme il est dit dans l'art. 40 al. 1. du titre ci-dessus mentionné.

*Congé sans causes légitimes* l'indemnité est fixée dans ce cas au tiers des loyers que le congédié aurait vraisemblablement gagnés pendant le voyage, si le congé a lieu avant le voyage commencé; —

Sur le rapport de notre ministre de justice du 19 Juin dern., no. 116;
Entendu le Conseil d'État;
Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1er.

Le capitaine ou le propriétaire d'un navire, dans le cas qu'un marin a été pris et fait esclave (al. 1er, art. 40, Tit. IV, Liv. II C. de C., loi du 23 Mars 1826, *J. O.* no. 32) est tenu de s'adresser en dedans huit jours après le retour à bon port, par requête au tribunal de l'arrondissement auquel le navire appartient, avec exhibition d'un extrait du journal, concernant cet événement, afin de faire déterminer la somme entière pour rachat en rapport avec le nombre reconnu des marins faits esclaves.

Art. 2.

Le tribunal appointera le jour pour entendre le capitaine, l'armateur ou, s'il y a des termes, les propriétaires de la cargaison, et fixera après la somme que les propriétaires ou les armateurs et les propriétaires de la cargaison doivent verser pour rachat.

Art. 3.

L'indemnité sera de *f* 500 par tête pour chaque homme pris ou fait esclave.

Art. 4.

La somme de rachat fixée par le tribunal sera versée en dedans les 14 jours à compter du jugement prononcé entre les mains d'un curateur nommé par le même jugement. Le curateur a le droit de faire exécuter le jugement envers les armateurs ou envers les propriétaires du navire et de la cargaison à défaut du versement.

Art, 5,

Le curateur fera sous le contrôle d'un juge commissaire toutes les démarches pour racheter le marin, et se servira des revenus de la somme destinée au rachat pour adoucir le sort du captif ou de sa femme ou de ses enfants.

Art. 6.

Si le marin venait à mourir avant son rachat, l'argent énoncé par l'art. 2 sera payé à ses héritiers.

Le marin qui par ses propres efforts aura recouvré sa liberté d'une autre manière reste autorisé à demander la somme de rachat.

Art. 7.

La requête pour la fixation de la somme de rachat peut être faite par les proches du marin à défaut ou en cas de négligence du capitaine ou de l'armateur.

au montant du loyer qu'il aurait perçu depuis le moment du congé jusqu'à la fin du voyage et aux frais du retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage.

*La retenue nécessaire d'une partie de la nourriture* donne droit au marin d'exiger une augmentation proportionnelle de gages.

Des loyers. Nous avons vu dans les § § précédents quand les gages sont dus et doivent être payés; nous devons examiner maintenant les dispositions restrictives de la loi à ce sujet. Les gages sont payés aux gens de l'équipage personnellement ou à leur fondé de pouvoir — leur plein pouvoir quel qu'il soit et même en rapport avec d'autres engagements est révocable. — La séquestration ne peut se faire et la cession n'est valable que pour la moitié au profit de père, de mère, d'épouse et d'enfants, pour un tiers au profit d'autres parents, jusqu'au quatrième degré.

Les loyers des officiers et gens de l'équipage sont spécialement affectés pour le dommage causé par leur infidélité ou leur faute, ([1] ainsi que pour les retenues infligées comme peine par le capitaine et pour celles résultant de l'art. 5 de la loi du 7 Mai 1856 et de l'art 402 du Code de Com. et se rapportant aux frais causés par la recherche, par l'arrestation et l'emprisonnement d'un marin coupable.

Il ne peut être avancé aux gens de l'équipage au-delà d'un tiers de leurs gages pendant le voyage.

Les officiers et gens de l'équipage ne peuvent prétendre à

Art. 8.

Tout ce qui est statué par le présent arrêté se fera sans forme de procès et tous les documents y relatifs seront visés pour timbre et enregistrés gratis.

Donné à Bruxelles etc.

1) Art. 405 C. de C. N. = art. 1403 C. C. N. art. 1384 C. N.

aucun loyer au sujet du voyage en cas de prise et confiscation, de bris et naufrage avec perte entière du navire et des marchandises; ils ne sont pas obligés de restituer les avances et sont privilégiés pour le reste sur les débris du navire, et si le produit ne suffit pas subsidiairement sur le fret — Lors d'un engagement pour une part dans le fret ils ne pourront réclamer leurs loyers qu'à proportion du fret que le capitaine ou l'affréteur reçoit.

Les gages sont payés aux héritiers d'un marin décédé d'après les distinctions suivantes:

Jusqu'à la fin du mois courant, si l'engagement est au mois.

La moitié des gages, si l'engagement est pour l'aller et le retour et s'il meurt en allant.

La totalité, s'il meurt pendant le retour.

La part entière est due, si l'engagement est au profit ou au fret et s'il meurt après le commencement du voyage.

Les loyers de ceux tués en défendant le navire sont dus *en entier* si le navire arrive à bon port.

### G. *Des récompenses et des peines.*

*Récompenses.* Tout service extraordinaire sera mentionné au journal et pourra donner lieu à une récompense particulière. Une récompense extraordinaire sur le pied du salaire pour le sauvetage sera payée aux gens de l'équipage qui ont montré une activité spéciale, suivie d'un heureux succès en cas de bris ou de naufrage.

*Punitions.* Dans le cas que le capitaine ne fait pas l'application des art. 436 et 437, il peut infliger des peines disciplinaires:

Absence de bord sans permission, absence prolongée après l'expiration du congé, négligence de service, ivrognerie, querelles, immoralité révoltante et toute infraction aux devoirs

sera punie d'une perte d'un à quinze jours de gages; en cas de récidive dans le cours du même voyage, de la mise dans les fers durant un à trois jours.

Mutinerie, résistance violente, refus de service, menace envers des supérieurs ou envers ceux chargés temporairement de quelque autorité, refus d'assistance en cas de mutinerie ou de résistance violente et d'arrestation, sera punie de la mise aux fers durant trois jours, même avec aggravation de peine, dans une position courbée pendant le jour et une perte de gages d'un à trente jours.

Toute peine disciplinaire doit être insérée dans le registre *ad hoc*; sinon elle sera censée être appliquée illégalement. Le marin qui se croit lésé lors du paiement des gages réduits par des peines disciplinaires, peut s'adresser à l'intérieur au juge de canton, et à l'étranger au Consul des Pays-Bas où le paiement est effectué en dedans de trois jours, moyennant une simple requête.

Le capitaine et le marin plaignants sont enjoints de comparaître devant ces autorités qui, après l'examen du registre disciplinaire et du journal et après avoir entendu les parties, maintiennent, modèrent ou annulent sans appel la déduction infligée.

Voyez De Clercq et de Vallat, l. l. T. II, Liv. VII.

Neuman, l, l. p. 190, Polizeiliche Gewalt des Consuls.

„ p. 195, Polizeiliche Aufsicht des Consuls über die Schiffsmannschaft.

Oppenheim, Praktisches Handbuch, Chap. V, *passim*, p. 83; Chap. XVIII, p. 200.

C. Mahnke, Die Seeschiffahrt Preuszens, Stettin 1854, Tit. III, p. 24, Polizeiliche Legitimation inländischer Seeschiffen und Schiffsmannschaften.

Tit. VI, Annahme und Entlassung des Schiffvolkes und Handhabung der Mannszucht auf Seeschiffe, p. 29.





Tit. XI, Das Preussische Konsularwesen, § 2, p. 69.

F. A. de Mensch, Manuel pratique, Chap. IX, sect. II, rapports avec la marine marchande, sect. III, rapport des Consuls avec les marins de leur nation.

The United States consular system a manual for Consuls, Washington 1856, Chap. XVIII, p. 104, § 246 *sqq*. The reciprocal duties of consular officers and masters of American Vessels.

Abbots law of shipping 1856. Index in voce *Seamen-Wages*.

Edw. Will. Symons, The law relating to Merchant Seamen. London 1851.

C. v. Kaltenborn, Grundsätze des prakt. Eur. Seerechts, 1851, Tom I, Kapt. III. Verhältniss der Rheder und Schiffer zum Schiffsvolk, § 74 *sqq*., p. 190.

Eloy et Guerrand, Marine marchande etc., 1860 Paris. Tom. I, deuxième partie, *passim*. Tom. II, p. 196, sect. XVIII des Consuls, § 1080—1115.

F. von Schultz, Das Handelsgesetzbuch des Russischen Reichs (Ausgabe von 1842), Riga u. Leipzig 1851. Drittes Buch, Abschn. II, Kap. III, art. 742—762. Von der Equipage auf Russischen Handelsfahrzeugen, p. 115, Kap. V, art. 805—882. Von der Annahme der Schiffsbedienten und Seefahrer, p. 126.

Règlement pour les Consuls de Russie, St.-Pétersbourg 1859.

J. J. Abbink, Het zeeregt en de zee-assurantiewetten aller volken, Amsterdam 1856.

Dispositions concernant les marins étrangers laissés aux Indes Néerlandaises. *Journ. Off. des Indes* 1837, n⁰, 44. (Recueil n⁰. 17, p. 115).

---

### *Jurisprudence.*

Le capitaine est tenu, s'il veut agir d'après la faculté que l'art. 397 al. 7, C. de C. Néerl. lui accorde, de communiquer

cette décision au marin intéressé; à défaut de quoi il ne pourra lui refuser après le voyage les loyers convenus, même si la cause d'incapacité existait réellement. Tribunal d'Amsterdam, 16 Mars 1842.

Le marin congédié pendant le voyage par le capitaine pour causes légitimes et refusant de servir dans une autre condition, est tenu de payer les frais d'entretien et de nourriture depuis son congé durant le temps qu'il reste à bord, l'obligation ex art. 403, Code de Commerce Néerlandais, ayant cessé.

Tribunal de Rotterdam, Janv. 1843. Gaz. des Trib. Néerl. N°. 394.

Les loyers des marins cessent avec le débarquement, et ce principe est applicable aux matelots malades et laissés, et ne peut être étendu jusqu'au retour du matelot laissé. Tribunal d'Amsterdam, 14 Déc. 1843. Gaz. des Tribunaux Néerlandais N°. 471.

L'amende stipulée dans le rôle d'équipage en cas de désobéissance ne déroge pas aux dispositions des art. 436 et 437, Code de Commerce Néerlandais. Tribunal d'Amsterdam, 16 Mars 1842.

Ivrognerie habituelle. Tribunal de Rotterdam, Janv. 1843. Gaz. des Trib. Néerl. n°. 394. Tribunal d'Amsterdam, 16 Août 1859.

Le matelot qui prétend avoir été congédié sans cause légitime, doit prouver son action, sans que l'oubli du capitaine d'avoir mentionné les causes du congé dans le journal, comme il est prescrit dans l'art. 358, Code de Commerce Néerlandais, détruise la présomption de la légalité.

Arrêt de la Cour de Cassation des Pays-Bas, 7 Mars 1845. Gaz. des Trib. Néerl. n°. 588.

Tribunal de Rotterdam, 20 Mai 1844. Gaz. des Trib. Néerl. n°. 513.

Tribunal d'Amsterdam 4 Avril 1845. Gaz. des Trib. Néerl. n°. 612.

Le marin congédié a le droit de prouver par témoins que son congé est illégitime, même si ce fait est relaté avec toutes les circonstances dans le journal. Tribunal d'Amsterdam, 16 Mars 1842.

Le chirurgien de marine n'a pas le droit d'exiger l'indemnité de l'art. 448, Code de Commerce Néerlandais. Tribunal d'Amsterdam, 1841, 8 Sept.

L'indemnité de l'art. 448 n'est pas exigible si l'armateur a offert de payer les loyers dus, mais refusé d'acquitter le montant exagéré, Tribunal d'Amsterdam 14 Déc. 1843. Gazette des Tribunaux Néerl. n°. 471.

Mutinerie et résistance n'ont pas la même signification dans la loi du 7 Mai 1856. Le refus de service fait simultanément et conjointement par les gens de l'équipage doit être qualifié de mutinerie.

Cour de Cassation des Pays-Bas, 22 Mars 1859. Cour d'appel de la Nord-Hollande, 5 Janv. 1859. Tribunal d'Amsterdam, 2 Déc. 1858.

---

§ 3.

Sect. I.

*Du Capitaine.*

Le capitaine, mandataire des armateurs, est chargé de la conduite du navire moyennant un gage convenu, ou une portion dans le bénéfice ou le fret. Pendant le voyage il représente sous sa responsabilité aussi bien les propriétaires du

navire que de la cargaison; mais ce pouvoir ne lui donne pas le droit d'emprunter sans nécessité de l'argent, ni de vendre le navire sans autorisation spéciale des propriétaires ou hors le cas d'une innavigabilité constatée, ni d'aliéner la cargaison que dans des circonstances urgentes et énoncées par la loi [1]. Il excerce à bord une autorité disciplinaire [2] sur tous les gens de l'équipage et même sur les passagers; à l'occasion de délits et de crimes, il peut agir comme officier de police et juge d'instruction [3]; les fonctions d'officier d'état civil [4] lui sont conférées lors des naissances ou décès pendant le voyage, en même temps que celles de notaire pour ceux qui désirent disposer de leurs biens par testament [5]. Ses droits et ses obligations variés et d'une grande importance seront l'objet de notre examen dans les sections du présent §, mais plus spécialement dans les cas qui le mettent en rapport direct avec les Consuls.

Voyez Code de Commerce Liv. II, Tit. III, du capitaine.

J. van Hall, De magistro navis. Amsterdam 1822.

H. Eloy et J. Guerrand, Marine marchande des capitaines, maîtres et patrons etc. Paris 1860.

Mr. J. A. Molster. Zeemans Handboek. Amsterdam 1854.

E. W. Symons, The law relating to Merchant seamen. London 1851.

Pardessus, Cours de droit Commercial,

De la Porte, Commentaire sur le Code de Commerce.

Boulay Paty, Cours de droit commercial Maritime.

1) Art. 371, 372, 375, 376, Code de Commerce Néerlandais.
2) Art. 5, 7, 11 de la loi du 7 Mai 1856.
3) Art. 14 de la loi du 7 Mai 1856.
4) Art. 35—37, 60, Code de Commerce Néerlandais.
5) Art. 994 sq, Code de Commerce Néerlandais.

## Sect. II.

### *De l'autorité du capitaine à bord de son vaisseau.*

### *Constatation des crimes et délits — Aliénation mentale.*

La loi du 7 Mai 1856 donne au capitaine le droit d'exercer une autorité disciplinaire à l'égard des gens de l'équipage comme nous avons dit au § précédent (G. pag. 256.) — Tous ceux qui se trouvent à bord sont tenus à observer ses ordres par rapport à la conservation et à la sûreté du navire et de la cargaison et à l'accomplissement du voyage, et peuvent en cas de refus y être contraints. Ce droit s'étend aussi sur les passagers, et le capitaine est, jusqu'à la preuve du contraire, censé avoir agi pour la conservation commune et sa défense personnelle. Il est considéré vis-à-vis tous ceux qui se trouvent à bord comme fonctionnaire chargé de l'exécution de la loi. En cas d'application d'une peine, il doit l'inscrire dans le registre disciplinaire et le faire contresigner par deux hommes de l'équipage, de préférence par les seconds, ou en faire mention avec indication de la cause en cas d'impossibilité. Il agira de même si des délits punissables en vertu de cette loi ou d'autres lois de l'état, sont commis en mer à bord du navire. Le capitaine prend à l'égard des coupables sans distinction toutes les mesures de précaution, et si leur liberté est jugée dangereuse, il pourra, de commun accord avec les seconds, les mettre en lieu de sûreté; il réunit les preuves du délit commis, dresse procès-verbal des déclarations des témoins, mentionne sur le journal et le registre disciplinaire les mesures qui ont été prises et communique en retournant au pays, avec exhibition du registre disciplinaire et des preuves réunies, le délit commis au juge de canton du lieu de sa destination. — En-

mouillant dans un port étranger ou dans les colonies, cette communication sera faite aux commandants des vaisseaux de guerre de la marine Néerlandaise, et en leur absence au Consul des Pays-Bas, et à défaut d'un tel agent à l'autorité locale. Il consulte ces autorités et prend de concert avec elles les mesures nécessaires pour que le criminel puisse avec les preuves réunies être remis dans un bref délai et avec sûreté au juge compétent.

Les dispositions précédentes sont aussi applicables lorsqu'un individu est atteint d'aliénation mentale pendant le voyage.

---

## Sect. III.

### *Désertion.*

La désertion, un des délits les plus fréquents parmi les marins, doit être constatée par le capitaine comme fonctionnaire chargé de l'exécution de la loi, et les preuves délivrées à l'autorité compétente de la manière que nous avons vu ci-dessus.

Le capitaine est en outre autorisé à demander main-forte pour contraindre les marins à remplir leur service, même en les faisant emprisonner jusqu'au départ. A l'étranger cependant le capitaine doit s'adresser au Consul pour réclamer les déserteurs; il joindra à sa demande les signalements et toutes les indications nécessaires ou utiles. Le Consul, conformément aux dispositions des traités ou conventions concernant les réclamations en cas de désertion, prendra les mesures jugées à propos pour faire rechercher et arrêter les déserteurs, et fera à ce sujet les demandes auprès des autorités compétentes

du lieu de sa résidence ou de son district consulaire. Les frais restent à la charge des coupables.

Voyez les différents traités et conventions à ce sujet.

---

## Sect. IV.

### *Des pénalités applicables au capitaine.*

Outre les actions civiles que les parties intéressées peuvent intenter contre le capitaine à cause de baraterie, de faute, de dol ou pour tout acte portant dommages, celui-ci reste passible des différentes peines dans les cas suivants:

A. d'une amende de ƒ 100 au profit du propriétaire, s'il n'a pas fait rédiger et signer avant son départ le rôle d'équipage (art. 398, Code de Commerce.)

B. L'indemnité due à un marin congédié sans autorisation par le capitaine et sans cause légitime reste à la charge du capitaine.

C. Le capitaine qui, après l'inscription au rôle d'équipage et avant le commencement du voyage, ne se trouve pas à bord au temps fixé ou s'en éloigne de manière à ce qu'il ne participe pas au voyage, sera puni, s'il *n'a pas reçu d'arrhes*, d'un emprisonnement de huit jours à six mois et, *s'il a reçu des arrhes*, d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de ƒ 50 à ƒ 100.

D. La désertion de bord *durant le voyage* est punie d'un an à cinq ans d'emprisonnement — après le voyage, mais avant la fin de l'engagement comme dans le n°. C.

E. La complicité aux délits sous les nos. C et D est punie de la même peine que le délit.

F. Le capitaine qui ne remplit pas l'obligation d'avoir à bord un registre disciplinaire, ou qui ne l'a pas dûment rempli, ou qui, lorsque des délits punissables d'après les lois de l'état ou des arrestations d'individus comme mesure de sûreté y sont mentionnés, ne l'a pas exhibé au juge de canton dans les quinze jours après son arrivée à destination dans ce pays, sera puni pour la première fois d'une amende de ƒ50 à ƒ300, et, en cas de récidive, du maximum et d'un emprisonnement de trois jours à un mois.

G. L'abus de la compétence de mettre aux fers et d'emprisonner d'après l'art. 14 de la loi du 7 Mai 1856 peut donner lieu à une poursuite criminelle et civile et à l'application de ce qui est dit dans le n°. K.

Lorsque cette peine n'a pas été mentionnée ou incorrectement par le capitaine dans le registre disciplinaire, il en résulte une présomption d'abus.

H. Le capitaine qui n'a pas à bord un registre disciplinaire, a cependant le droit de prendre les mesures prescrites dans l'art. 14 de la loi du 7 Mai 1856 dans les cas y prévus. Il est tenu de communiquer ces mesures et les délits commis à bord et punissables d'après les lois de l'état au juge de canton dans les quinze jours après son arrivée à destination dans les Pays-Bas, sous peine en cas de négligence pour la première fois d'une amende de ƒ25 à ƒ100, et, en cas de récidive, de la peine du maximum jointe à un emprisonnement d'un a quinze jours.

J. La retenue sans nécessité d'une partie de la nourriture accordée par le rôle d'équipage est punissable après le

voyage d'un emprisonnement de huit jours à six mois.

K. Le capitaine qui ne satisfait pas aux ordres des autorités compétentes après un examen à l'égard de la qualité et suffisance des vivres, du coucher et d'espace insuffisant survenu après le départ, est considéré comme s'étant mal conduit vis-à-vis des gens de l'équipage.

Un conseil de discipline, composé de deux officiers de marine et de trois capitaines de navires marchands en service actif ou en non-activité, prononce un jugement s'il y a contre le capitaine une plainte déposée par des propriétaires, des gens de l'équipage ou des passagers, après le huitième et avant le vingt et unième jour après l'arrivée du navire à l'endroit de sa destination, entre les mains du ministre de la marine, et que l'avocat fiscal de la cour supérieure de justice militaire ait, après un examen préalable, conseillé la poursuite. Le jugement à prononcer retirera au capitaine coupable la faculté de servir comme tel à bord d'un navire Néerlandais durant un temps déterminé ne dépassant pas deux ans.

S'il prend service comme tel sans nécessité pendant ce temps, il est passible d'une amende de *f* 300 à *f* 1000 avec ou sans emprisonnement de huit jours à six mois.

L. Les transgressions de la loi concernant les lettres de mer et les passeports Turcs: art. 2, 7, 13, 14, 15, 16, 18, 31, 34, 35, 36, 37 de la loi du 14 Mars 1819; arrêté royal du 26 Mars 1820 (Recueil n$^{os}$. 9 et 11. Voyez ci-dessus p. 235—237.)

M. Les transgressions de la loi du 4 Mai 1818 contenant des dispositions pour la répression de la traite des noirs. (Journ. Off. n$^{o}$. 39, ci-dessus p. 242.)

N. Si le capitaine ne possède pas le certificat de jaugeage

prescrit par la loi du 26 Août 1822, (Journ. Off. n°. 38) il sera puni d'une amende de f 25.

O. Publication du 10 Janv. 1805 concernant la quarantaine.

P. Le capitaine qui aura engagé un chirurgien de navire ne possédant pas cette qualité, ou n'ayant pas fait l'examen prescrit, prouvé par le certificat énoncé par la loi du 28 Juin 1816 sera puni d'une amende de f 50. Une amende de f 25 est encourue par lui s'il engage le chirurgien sans avoir obtenu préalablement l'exhibition du certificat constatant que la visite du coffre des médicaments a eu lieu.

---

## Sect. V.

### *Du Second.*

Le second remplace le capitaine en son absence; dans ce cas, tout ce que les lois prescrivent au capitaine est applicable au second. Il y a cependant quelques dispositions qui concernent spécialement celui-ci dans sa qualité subalterne.

Lors de l'engagement, il doit déclarer s'il a navigué antérieurement comme officier vers le lieu de destination; sans cette déclaration ou si cette déclaration est fausse, il perd ses loyers en entier et demeure responsable des dommages causés au navire et à la cargaison par son impéritie, sans préjudice de l'action publique, s'il y a lieu.

Le second doit veiller à ce que les marchandises soient convenablement arrimées et placées, sous peine de dommages et intérêts; il est tenu de demeurer à bord jour et nuit lorsque

le navire est chargé de marchandises, et de prendre soin de fermer les écoutilles, principalement la nuit.

---

## Sect. VI.

*Le Capitaine avant le commencement du voyage.*

Un des premiers devoirs du capitaine avant de commencer le voyage est de s'assurer que le navire se trouve dans un état de navigabilité et pourvu de tout ce qui est nécessaire; il est même tenu à le faire examiner par des experts jurés, établis ou nommés à cet effet à la réquisition et aux frais des parties intéressées. Quand l'équipement lui est confié et qu'un ou plusieurs co-propriétaires restent en défaut de contribuer aux dépenses nécessaires, il pourra, avec l'autorisation du tribunal d'arrondissement et après sommation faite, emprunter pour leur compte sur leur part dans le navire même par contrat à la grosse.

En formant l'équipage du vaisseau, il prendra l'avis du propriétaire ou du directeur s'il est possible, et fera rédiger et signer par-devant l'autorité compétente le rôle d'équipage dont l'oubli le rend passible d'une amende de *f* 100. Il se convaincra si le second a déjà fait le voyage projeté en qualité d'officier; si le chirurgien possède le certificat prescrit par la loi du 28 Juin 1816 (Recueil n⁰. 4) et si le coffre des médicaments se trouve dans l'état voulu par la même loi.

Excepté tout ce qui se rapporte à l'équipement, à l'armement et à l'avitaillement du navire que la loi doit laisser à la prudente appréciation et responsabilité du capitaine et des armateurs, elle prescrit cependant au capitaine d'avoir à bord:

1º. L'acte de propriété du navire ou une copie authentique dûment légalisée.
2º. La lettre de mer.
3º. Le passeport Turc, si le but du voyage l'exige.
4º. Le rôle de l'équipage.
5º. La liste du chargement.
6º. Les connaissements et chartes-parties.
7º. Un exemplaire du Code de Commerce.
8º. L'acte de décharge des douanes pour tout ce qui est importé lors du dernier voyage, ou le certificat qui constate que le navire fait son premier voyage. (Loi du 26 Août 1822, *Journ. off*, nº. 38, art. 54.)
9º. Le certificat de jaugeage sous peine d'une amende de *ƒ* 25. (Art. 307 et 308 de la même loi.)
10º. Le registre disciplinaire conformément à la loi du 7 Mai 1856.
11º. Un exemplaire de la loi du 7 Mai 1856.
12º. L'arrêté royal du 28 Déc. 1837 (Recueil nº. 15) et l'arrêté royal du 13 Avril 1839 (Recueil nº. 18), s'il y a des émigrants à bord.
13º. Patente de santé.

---

## Sect. VII.

### *Du contrat d'affrétement, des chartes-parties et des connaissements.*

Un navire est affrété soit en totalité ou en partie pour un ou plusieurs voyages, soit en cueillette. L'affrétement pour un

voyage de mer doit être fait par écrit. La charte-partie, la preuve du contrat, énonce outre les conditions spéciales que les parties jugeront à propos:

A. Le nom et le tonnage du navire.

B. Le nom du capitaine.

C. Le nom du fréteur et celui de l'affréteur ou du chargeur.

D. Le lieu et le temps convenus pour la charge et la décharge.

E. Le prix du fret ou du nolis.

F. Si l'affrétement est total ou partiel.

G. L'indemnité convenue pour les cas de retard.

Le connaissement à ordre est transmissible par endossement et est délivré par le capitaine en quatre originaux au moins ou en autant d'exemplaires que l'affréteur ou le chargeur exigera.

Ce document contient:

A. Le nom de l'affréteur ou chargeur.

B. La désignation de celui à qui les marchandises sont expédiées.

C. Le nom et le domicile du capitaine.

D. Le nom et le tonnage du navire, ainsi que le lieu d'où est le navire.

E. La nature, la quantité, les marques et numéros des objets à transporter.

F. Le lieu du départ et celui de la destination.

G. Le fret convenu.

H. La signature du capitaine et celle du chargeur ou de celui qui fait l'expédition pour lui. (Conf. art. 513, Code de Commerce Néerlandais).

I. La mention d'un emprunt à la grosse sur les marchandises avant le voyage commencé, avec désignation de la

personne à qui le capitaine doit faire connaître son heureuse arrivée au lieu de sa décharge. (Art. 583, Code de Commerce Néerlandais).

Le capitaine qui veut faire mention sur le connaissement que le contenu des caisses ou balles, ainsi que le poids et la mesure lui sont inconnus, aura soin d'insérer cette clause dans le *corps* des connaissements et de la signer afin d'éviter, en cas de différend, l'objection que cette condition a été ajoutée postérieurement.

La charte-partie prouve le droit et les conditions de charger des marchandises, le connaissement que le chargement a eu lieu et autorise le détenteur à réclamer la cargaison en satisfaisant aux stipulations de la charte-partie, si le connaissement n'en contient pas d'autres ou contradictoires [1]). La loi Néerlandaise a adopté dans l'art. 498, Code de Commerce, le principe que si des navires étrangers sont affrétés dans le royaume, les capitaines et les navires sont soumis aux dispositions du Code de Commerce Néerlandais; ce qui est de même applicable aux capitaines pour ce qui concerne le déchargement et tout autre acte qui doit être exécuté dans le royaume, si l'affrétement a eu lieu à l'étranger [2])

La résolution des contrats d'affrétement, surtout causée par des évéments politiques, est une question de haute importance dans laquelle l'intervention ou les conseils du Consul sont souvent invoqués et spécialement pour ce qui concerne les faits sur lesquels on veut la baser. La loi Néerlandaise sanctionne les principes suivants.

I. Le contrat d'affrétement, soit d'un navire en entier, soit en cueillette, est résolu ou par son exécution contre le

1) Conf. art. 511, 512, 515, 516, 517, 518, 519, 520, Code de Commerce Néerlandais.

2) Art. 9 Disposit. générales (Recueil no. 16, p. 95).

paiement du fret, avaries et frais, ou de droit sans que les parties puissent exiger ni fret ni indemnité:

A. Si, *avant le commencement* du voyage, la sortie du navire est empêchée par force majeure sans distinction si le navire est affrété pour le transport du chargement hors du royaume, ou si, se trouvant à l'étranger, il est frété et affrété par des habitants du royaume des Pays-Bas.

B. S'il y a prohibition d'exportation de tout ou partie des marchandises comprises dans une seule et même charte-partie, du lieu où le navire doit partir ou du lieu d'importation dans celui de sa destination. Le chargeur est libre, si la prohibition ne concerne qu'une partie de la cargaison, de faire continuer le contrat en indemnisant le fréteur.

C. S'il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné.

Les frais de charge et décharge restent pour le compte de l'affréteur.

La résiliation du contrat d'affrétement peut être demandée par une des parties *avant le voyage commencé*.

A. Si une guerre survient par l'effet de laquelle et le navire et le chargement cessent d'être propriété neutre, le fréteur et l'affréteur ne peuvent exiger dans ce cas l'un de l'autre aucun dédommagement, et le dernier supporte seul les frais de charge et décharge.

B. Si le chargement n'est pas libre, l'affréteur doit, jusqu'à la demande en résiliation et, si les marchandises sont à bord, jusqu'au jour où elles sont déchargées, tous les frais nécessaires pour équiper le navire et pour gages et nourriture de l'équipage.

C. Si le navire cesse d'être libre, les frais de charge et

décharge restent pour le compte du capitaine ou du fréteur.

Le capitaine conserve dans tous ces cas énoncés ses droits pour les jours de planche supplémentaires, s'il y en a, et les avaries grosses survenues avant l'extinction de droit ou la résiliation demandée du contrat.

II. Si *pendant le voyage* une guerre survient, on doit distinguer :

A. Si le navire est frété pour plusieurs destinations et si, après avoir fini un voyage, il se trouve dans le port où l'autre devrait commencer.

B. Si le navire se trouvant dans le royaume ou à l'étranger est affrété en lest pour un autre lieu afin d'y être chargé pour le voyage à entreprendre.

*a*. Dans le premier cas, le navire et le chargement n'étant libres ni l'un ni l'autre, le navire doit séjourner dans le port jusqu'à la paix ou jusqu'à ce qu'il puisse partir sous convoi ou d'une autre manière sûre, ou jusqu'à nouvel ordre des propriétaires du navire et du chargement transmis au capitaine. Les marchandises chargées peuvent être déposées en magasin ou en autre lieu sûr, jusqu'à ce que le voyage puisse être continué ou qu'il en soit autrement disposé. Les frais causés par le retard, les loyers des magasins, les gages et les frais d'entretien de l'équipage sont supportés par le fréteur et l'affréteur, comme avaries grosses.

Ce dernier paie les deux tiers si le navire n'est pas encore chargé.

Le navire seul n'étant plus libre, le fréteur peut exiger la résiliation du contrat pour le voyage à faire en payant le fret à raison du voyage déjà fait, les jours de planche supplémentaires et les avaries grosses; les frais de charge

et décharge sont pour le compte du capitaine ou de l'affréteur.

Mais si au contraire le chargement n'est pas libre et que l'affréteur ne veuille pas effectuer la charge, le capitaine peut partir sans cargaison et poursuivre le voyage entrepris, en exigeant après la totalité du fret et deux tiers de la contribution dans l'avarie qui serait répartie comme avaries grosses dans le cas où le navire aurait eu son chargement complet, déduction faite du fret et de la contribution dans l'avarie payée par d'autres marchandises, chargées par le capitaine, sans le consentement de l'affréteur.

*b*. Dans le second cas, le contrat est résolu si le navire, arrivé au lieu de la charge, est empêché par la guerre survenue de poursuivre le voyage. Les parties n'ont droit a aucun dédommagement si l'empêchement vient soit du navire seul, soit du navire et de la cargaison. Si cependant le chargement seul n'est pas libre, la moitié du fret est due.

III. L'interdiction de commerce avec le pays *pour lequel le navire est en route* résilie le contrat et ne donne droit qu'au fret de l'aller, bien que le navire affrété pour l'aller et le retour, soit obligé de revenir avec son chargement.

IV. L'embargo, l'arrêt de prince ou tout autre obstacle ou empêchement pour un temps seulement, avant ou pendant le voyage, sans la faute du capitaine, du propriétaire ou de l'affréteur ne résilie pas le contrat, et il n'y a pas lieu de part ni d'autre à des dommages et intérêts à cause du retard.

Voyez Pothier, Traité des contrats de louage maritime. Paris 1774.

Heise et Cropp, Abhandlungen etc. Hamburg 1827—30. Abth. II, pag. 615.

Pardessus, Cours de droit commercial. Ed. III, n°. 704 *sqq.*

Jacobsen, Seerecht, Abschn. III, S, 227 *sq.*

Abbott's Law of merchants ships and seamen, 10th Ed., 4th part., p. 168 *sqq.*

Kaltenborn, Grundsätze etc. Ed. 1851, Abschn. VI, p. 238, T. I.

Henry Flanders, a treatise on the law of shipping 1853, Chap. VII, VIII, X, sec. part., Chap. VI et VII.

Voyez ci-dessus Liv. III, Chap. II, § 1, p. 60. — Liv. VI, Chap. II, § 1, p. 232.

---

## Section VIII.

### *Des passagers.*

La convention faite entre le capitaine et les passagers règle leurs droits respectifs; à défaut de ce contrat, le Code de Commerce contient dans la sect. V, Tit. V. Liv. II, les prescriptions légales.

Les passagers sont tenus de se conformer aux ordres du capitaine en tant qu'ils se rapportent au maintien de l'ordre à bord et, à la réquisition du capitaine, de mettre en commun, contre paiement de la valeur, les victuailles et vivres qu'ils ont en particulier.

Art. 528, Code de Commerce; art. 6, 14, 25 de la loi du 7 Mai 1856.

Ils sont tenus de se rendre à bord au jour fixé par le capitaine et de ne pas le quitter sans sa permission quand celui-ci est prêt à mettre à la voile, sous peine de perdre le prix entier du passage. Le droit résultant du contrat ne peut être transmis à un tiers sans l'acquiescement du capitaine. Le

prix convenu pour le transport et les frais d'entretien doivent être payés de la manière stipulée; en cas de décès du passager avant le commencement du voyage, la moitié de cet argent peut être exigée — la totalité est due s'il meurt pendant le voyage, ainsi que les frais d'inhumation si le corps n'est mis hors de bord.

Si le voyage est interrompu ou suspendu, soit avant le départ soit pendant le voyage, par force majeure ou par une autre cause indépendante du capitaine et des propriétaires, le contrat est résolu sans aucune indemnité — seulement le prix du passage jusqu'à concurrence du chemin fait doit être payé en cas d'interruption d'un voyage commencé. Le passager qui veut attendre le radoub du navire pendant le voyage ne doit aucune augmentation du prix de passage, mais il doit prendre soin de son propre entretien, ce qui est généralement adopté s'il n'y a pas de convention contraire; en tous cas, le capitaine est tenu de fournir aux passagers les vivres nécessaires à un prix raisonnable, s'ils en ont besoin.

Quant à ses effets, la loi considère le passager comme chargeur; le capitaine n'est tenu du dommage y survenu, quand celui-ci les a eus sous sa propre garde, qu'autant que le dommage est causé par son propre fait ou par celui de l'équipage. En cas de décès, le capitaine apposera les scellés sur les effets du passager après inventaire et les délivrera soit aux héritiers, soit à l'autorité compétente du lieu de destination, le Consul de la nation du défunt.

Le capitaine a un droit de rétention et est privilégié sur les biens apportés à bord par un passager, tant en cas de résiliation du contrat avant ou pendant le voyage qu'après l'exécution entière de la convention du transport, pour ce qui lui est dû de frais de transport, d'entretien ou débours.

Voyez Preusz. Alg. Landrecht, II 8. § 1742—1755.

Kaltenborn, Th. I, p. 228, § 84 von den Passagieren.

The passengers act 1855 14th Aug., 18 et 19 Vittoria c. 119.

Abbott. l. l. p. 160 *sq.*, ch. VIII.

Flanders, The law of shipping. p. 423—448. Chap. IV of the conveyance of passengers.

Die Bremer obrigkeitliche Verordnung die Beförderung von Schiffspassagieren enthaltend, 14 Mai 1854.

---

## Section IX.

### *Des émigrants.*

Les dispositions concernant les passagers sont de même applicables aux émigrants — il existe cependant d'autres réglements à leur égard promulgués par les arrêtés royaux du 28 Décembre 1837 et du 13 Avril 1839 (recueil no. 15 et 18, p. 79*sq.* 117*sq*); dont les art. 2, 6, 8, 9 et 10, concernent l'intervention Consulaire. Le gouvernement s'occupe actuellement de préparer une nouvelle loi sur cette matière.

Voyez la sect. précédente.

Die Hamburgische revidirte Verordnung in Betreff der Verschiffung der über Hamburg direct nach andern Welttheilen Auswandernden von 3 Juni 1850.

---

## § 4.

### *De l'arrivée des navires marchands dans un port du district Consulaire.*

## Sect. I.

### *Dispositions générales.*

Les Consuls sont tenus de rendre les services qui dépendront d'eux aux capitaines, équipages ou sujets des Pays-Bas et de suppléer à leur ignorance de la langue et des lois

en leur servant d'interprètes et d'appuis auprès des différents fonctionnaires et administrations pour autant que la nature de cette assistance ou de ces services découle de leurs instructions ou des usages suivis. Chaque capitaine est tenu de se présenter au plus tard dans les trois jours de son arrivée dans un port étranger au consulat, afin d'exhiber au Consul les lettres de mer, son passeport Turc, les rôles d'équipage, son journal, son journal disciplinaire et d'indiquer le lieu et la date du départ, le lieu de destination et la nature de la cargaison.

Il délivrera des extraits de son journal concernant les naissances et décès pendant le voyage pour être déposés dans les archives Consulaires et dont des copies légalisées par le Consul doivent être envoyées au département de la marine.

Si le navire a souffert pendant le voyage par des avaries réparées ou non dans un port de relâche, le Consul fera observer au capitaine de ne pas délivrer sa cargaison sans caution suffisante pour la contribution due d'après les comptes d'avaries à dresser par des dispacheurs établis ou conventionnels.

Voyez les arrêtés royaux du 17 Janv. art. 5 et du 21 Déc. 1846 art. 5 et 6.

Les art. 379, 380, 381 et 383, Code de Commerce Néerlandais; art. 35, 36, 37 et 60 du Code Civil Néerlandais; conf. art. 59, 60, 61, 86 et 87, Code Napoléon.

Voyez les § 2. p. 241 et § 3, p, 260 *sq.* Liv. VI, Chap. II, § 1, p. 235—289 ci-dessus.

---

## Sect. II.

### *Du journal et du rapport de mer.*

Le registre ou journal que le capitaine est obligé de tenir doit être continué, daté et signé jour par jour par le capitaine et le second, et contenir:

1°. L'état journalier du temps et des vents.

2°. Le progrès ou retard journalier du navire.

3°. Le degré de longitude et de latitude où le navire se trouve jour par jour.

4°. Tous les dommages arrivés au navire et au chargement et leurs causes.

5°. L'état autant que possible de tout ce qui aura été perdu par accident et de tout ce qui aura été coupé ou abandonné.

6°. La route qu'il a tenue avec les motifs des déviations soit volontaires soit forcées.

7°. Toutes les résolutions prises par le conseil du navire (conf. art. 362, 367, 368, 369, 372, Code de Commerce.)

8°. Les congés donnés aux officiers ou autres gens de l'équipage ainsi que les motifs.

9°. La recette et la dépense concernant le navire et le chargement, et généralement tout ce qui concerne le navire et le chargement et ce qui pourrait donner lieu à un compte à rendre ou à une demande à former ou à contester.

10°. Les décès ou naissances pendant le voyage.

11°. Les désordres arrivés à bord, les délits commis, les mesures prises dans ces cas et dans celui où quelqu'un est atteint d'aliénation mentale.

12°. Les peines disciplinaires appliquées avec indication de la contravention.

Ce registre ou journal exhibé au Consul sera paraphé par lui. Il aura soin de faire approuver par le capitaine et le second et de parapher lui-même toute rature ou addition; le visa pour satisfaire au but voulu par la loi et dans l'intérêt des parties devra être conçu ainsi:

„Vu le présent journal contenant — feuilles remplies, ainsi

que les ratures et additions aux pages.... signées par le capi-
„taine et le second, paraphées par nous Consul de S. M. le roi
„des Pays-Bas à....

„Une copie de ce visa est inscrite dans le registre de notre
„chancellerie sous le n°. .....

ce (*date*)

(*signature.*)

Le journal gagnera par cette mesure en valeur comme preuve judiciaire, et empêchera toute tentative qui pourrait préjudicier à ceux à qui ce document est de la plus haute importance pour sauvegarder leurs intérêts, surtout quand une copie exacte du visa reste déposée aux archives consulaires.

Lors de l'exhibition du journal, le capitaine fera son rapport. Ce rapport, formalité ordinaire et de simple police, date des temps les plus reculés, mais sa dénomination diffère: dans l'Océan *rapport*, *attestation*, dans les mers du Nord et de la Baltique *protest de mer*, *protest against the sea*, en Italie *prova di fortuna*. Il énoncera:

1°. Le lieu et le temps du départ.

2°. La route tenue.

3°. Les hasards courus, les désordres arrivés à bord et les autres circonstances remarquables du voyage.

Le véritable rapport de mer qui doit servir comme preuve:

1°. au capitaine et à l'équipage;

2°. entre les armateurs et les chargeurs;

3°. entre les assureurs et les assurés et,

4°. entre les différents propriétaires de la cargaison,

est la déclaration faite devant le Consul ou autre autorité compétente en cas de naufrage, de relâche forcée, de jet ou d'avarie, par le capitaine conjointement avec tous les officiers et gens de l'équipage présents dans les 24 *heures* au premier lieu où l'on aborde. Le Consul ou l'autorité qui le remplace exigera

l'affirmation sous serment des déposants, il examinera et visera le journal comme nous venons de le dire et pourra interroger le capitaine, les officiers, les gens de l'équipage et même les passagers sur les circonstances et les faits.

Dans la rédaction de ce rapport qui doit surtout mentionner le jour que le voyage est entrepris en même temps que le jour où l'on a commencé de charger les marchandises au lieu du départ, on aura le plus grand soin de suivre aussi exactement que possible le texte du journal, dont il devra être presque une reproduction avec les éclaircissements sur ce qui n'est pas exactement ou clairement inséré, et amplié par tout ce qui pourrait être omis.

La minute signée par les déposants doit être gardée dans les archives du consulat et des copies signées par le Consul seront délivrées au capitaine pour sa justification.

Voyez L. 2 et 3, C. de Naufragiis (Lib. XI, Tit. V) L. U, C. de littorum et itinerum custodia (Lib. XII, Tit. XLV)

Wisbysche Zeerechten, art, 20, 23, 38.

Guidon de la mer, Chap. V, art. 1.

Emerigon, Droit commercial, T. II, p. 87,

Kaltenborn, l. l. T. I. p. 169, § 65, p. 172, § 66; T. II C. VI, p. 129, Beweis der Havariegrosse.

De Clercq et de Vallat, l. l. T. II, pag. 102—109.

Eloy et Guerrand, l. l. T. II, p. 233, § 1002 *sq.*

Dos Santos et Castilho Barreto, Traité du consulat, T. I. p. 28—39; T. II, p. 443.

Neumann. l. l. p. 193, 365.

The United States consular system, 1856. Washington, § 11, p. 15.

Abbot, l. l. p. 133 *sq.*, p. 285.

Preusz. Alg. Landrecht, Th. II, Tit. VIII, § 1513 *sq.*

E, Mahnke, Die Seeschifffahrt Preuszens, p. 39—41.

F. A. de Mensch, l. l. p. 37, § 8, p. 95, art. II.

## Section III.

### *Exhibition du rôle d'équipage* [1])

Le rôle d'équipage; Angl. articles; Holl. monsterrol; Esp. el rol; Deutsch Musterrolle, prouvant l'engagement des marins, doit être exhibé au — et visé par le Consul, qui y inscrira toutes les mutations qui ont eu lieu soit en mer, soit au port de relâche avec indication des causes, ainsi que tout nouvel engagement en remplacement d'un marin congédié, décédé ou déserté. En cas de désertion, la production de ce document peut être exigée à l'appui d'une réclamation ou d'une demande d'emprisonnement par l'autorité qui est requise de prêter main-forte.

Voyez ci-dessus § 2, pag. 241 et les annotations aux pages 257 et 252.

---

## Section IV.

### *Relâche forcée en cas d'avarie — Expertise.*

Si le capitaine est entré dans un port de relâche, forcé par les avaries souffertes pendant son voyage et a rempli les formalités prescrites par les lois du pays où il se trouve, ainsi que celles que nous venons d'énumérer aux sections I et II, il devra s'adresser au Consul pour faire nommer des experts pour constater légalement les dommages survenus au navire et à la cargaison, tant par des actes volontaires pour le salut commun que par des événements de mer, la valeur du na-

1) Voyez modèle no. 11.

vire dans son état avarié et les moyens et les frais de réparations. Le Consul fera droit à cette requête (voyez modèle n°. 12) et écrira sa disposition (voyez modèle n°. 13) sur cette pièce même, lequel document doit rester déposé aux archives, tandis que des copies en sont délivrées aux experts et au capitaine.

La nomination de trois experts est prescrite par l'art. 222 du code de procédure civile — les parties seules ont le droit de convenir qu'*un* expert fera l'examen. Les noms, prénoms et qualités des experts, ainsi que le jour et l'heure où ils devront prêter le serment devront être indiqués par le Consul.

Au jour fixé par le Consul, les experts se présenteront à la chancellerie et prêteront le serment voulu par la loi et fixeront le commencement de leur opération; un procès-verbal en sera dressé et signé par le Consul et les comparants. (Voyez modèle n°. 14.) On aura soin de remettre aux experts le journal et le protêt de mer et de leur fournir tout ce dont ils auront besoin, afin de remplir consciencieusement leur mandat. Les experts dresseront après délibération un rapport raisonné par écrit à la pluralité des voix, et auront soin d'indiquer séparément les dommages soufferts par des actes volontaires et ceux par des événements ordinaires ainsi que les frais de réparations y relatifs.

En cas de différence d'opinion, ils peuvent mentionner ces différentes opinions motivées, toute fois sans indiquer le nom ou les noms de celui ou de ceux qui les auront formulées ou émises. Ce document daté et signé par tous les experts sera déposé aux archives consulaires et un acte de ce dépôt sera dressé par le Consul, qui taxera au bas de la minute les vacations (voyez modèle n°. 15 et le tarif p. 29 ci-dessus).

Les mêmes formalités devront être observées en cas d'un examen à l'égard de la qualité et de la suffisance des vivres, du coucher ou d'espace insuffisant, conformément aux art. 23 et 24 de la loi du 7 Mai 1856.

Voyez de Clercq et de Vallat, l. l. Tom. II, Liv. VII, Chap. V, § 2.

The United States consular system 2856, p. 304 et 305, Kaltenborn, l. l. Th. II, p. 139, § 169.

---

## Section V.

### *Des réparations et du paiement des dépenses.*

Après que la nécessité, le montant ainsi que la nature des réparations sont constatés par le rapport des experts, le capitaine pourra les faire en se faisant autoriser par le Consul.

Cette autorisation est prouvée soit par la disposition du Consul sur une requête présentée par le capitaine, soit par la légalisation du compte général des dépenses avec mention qu'elles ont été faites conformément à la permission demandée et obtenue.

Nous verrons dans les sections suivantes les mesures à prendre dans le cas que le rapport des experts serait de nature à nécessiter la condamnation ou la vente du navire, d'une partie ou de la totalité de la cargaison.

Les réparations terminées sous la surveillance du Consul et des experts, il sera délivré au capitaine un certificat de navigabilité du navire, constatant en même temps que la cargaison se trouve dans un tel état qu'elle peut être transportée sans danger à sa destination.

Les frais et dépenses faits doivent être payés avec les fonds qui se trouvent à bord et s'ils manquent, par l'émission de lettres de change sur le directeur ou les propriétaires du navire. S'il est impossible de placer ses traites, le capitaine

pourra avec l'autorisation du Consul emprunter la somme due par contrat à la grosse (*voyez la sect. suivante*) et si cet emprunt ne peut être fait, vendre avec la même autorisation des marchandises jusqu'à concurrence de ce dont il aura besoin.

(Voyez pour la vente des marchandises pour cette cause les modèles n°. 16 et n°. I7).

De Clercq et de Vallat, l. l. Tom. II, Liv. VII, Chap. V, § 3, § 5, § 7, § 8, § 12.

---

## Section VI.

### *Du contrat à la grosse.*

La bomerie ou bodinerie [1]) et le contrat à la grosse [2]) quoique paraissant dans le Code de Commerce Néerlandais sous le nom de *Bodemery* et dans le Code Français sous celui de *prêt à la grosse, emprunt à la grosse* diffèrent cependant essentiellement [3]).

Le véritable ou grand contrat à la grosse nous paraît plutôt en harmonie avec la συγγραφή ναυτική des Athéniens ou la *pecunia trajectitia* des Romains; on avançait pour des entreprises lointaines et hasardeuses de l'argent à un taux d'inté-

1) Le mot Bomeric ou Bodinerie vient du mot flamand Bome qui signifie la quille d'un navire, bomerye quille équipée garnie, chargée, sur laquelle seule est affectée et hypothéquée la somme empruntée.

2) „On l'appelle grosse aventure, parce qu'il y a bien du hasard." Jean Toubeau.

3) Dénominations en différentes langues: Hollande „Bodemerij. Angleterre: sur le navire „bottomry;" sur les marchandises „respondentia." France „Bomerie, bodinerie, la grosse aventure, l'argent à profit, contrat ou prêt à la grosse, contrat à retour du voyage." Italie „Cambio mari timo." Espagne „la gruesa ventura." Suède et Norwège „Bodmeri."

Voyez les modèles n[os]. 18—25.

rêts fort élevé à des personnes d'une capacité financielle quelquefois douteuse et la sûreté du remboursement ne consistait que dans le privilége sur les marchandises. Nous rencontrons ce contrat fort souvent chez les Grecs [1]) et par exception chez les Romains (L. 6 ff. de foen. naut.).

Le contrat à la grosse s'est maintenu au moyen-âge, quoique le droit canon (C. ult. de usuris) le défendît au temps du pape Grégoire IX (1227—1241) comme usure, et nous le trouvons mentionné dans les statuts de Marseille en 1254 [2]); plus tard cette manière d'emprunt devint fréquente en France et en Italie, mais nous ne croyons pas prouvé qu'elle s'est répandue delà vers le Nord, où la véritable bomerie, contrat à la grosse sur le navire, paraît avoir pris son origine [3]). Il n'est pas improbable que les négociants de l'Europe septentrionale ne connaissant pas le contrat à la grosse se servissent de leur *bodinerie* modifiée pour un pareil emprunt sur des marchandises, tandis que ceux de l'Europe méridionale adoptèrent leur contrat à la grosse pour se créer en cas d'avarie sur un navire le privilége de *bodinerie*,

La grande différence qui existe comme nous venons de dire entre ces deux contrats peut être formulée ainsi: la bodinerie ou bomerie se contracte ordinairement pour cause de détresse, „ne res fiat deterior", pendant le voyage et sur le navire — le contrat à la grosse a pour but — le gain, „ut res fiat melior", et se contracte avant le voyage sur les marchandises.

1) „Emmus, dans sa république d'Athènes, dit que chez les Grecs, ceux qui mettaient de l'argent à la grosse aventure étaient extrêmement favorisés quoique le profit fût très grand; parce que cela contribuait beaucoup au bien public." Jean Toubeau.

2) A. Fremery, Études de droit commercial ou du droit fondé par la coutume universelle des commerçants. 1835, p. 250, annot. 4.

3) Wisbuysche Zeerechten. Recessen der Hansen.

L'obligation s'éteint dans les deux contrats par la perte de la chose qui en est la garantie, mais la cause n'en est pas la même. Dans le premier, le propriétaire ne veut perdre rien au-delà de son navire, tandis que le second renferme une assurance par laquelle l'emprunteur ne voulant rien perdre fait courir ses risques par le bailleur des fonds.

Le Code de Commerce traite de cette matière au titre VIII du livre II, et nous verrons dans le présent §:

1°. La forme du contrat [1]).

2°. Sur quels objets un prêt à la grosse peut être fait ou est prohibé [2]).

3°. Quels droits le créancier peut exercer sur les objets affectés [3]).

4°. Les risques qui sont à la charge du bailleur des fonds [4]).

5°. Les dispositions de la loi en cas de dol et de faute (*dolus* ou *culpa* [5]).

### I. *La forme du contrat:* (voyez les modèles n°. 18—25)

Le contrat doit être rédigé aux Pays-Bas par écrit, soit sous seing-privé, soit par devant notaire et témoins, et inscrit après enregistrement [6]), dans la huitaine de la signature, au greffe du tribunal de l'arrondissement du lieu où le navire a

1) Art. 570—573, 579, 583, 372, Code de Commerce Néerlandais = art. 311—312, 192, 313, 321, Code de Commerce Français.

2) Art. 574—578, Code de Commerce Néerlandais = art. 315, 320, 316, 317, 319, 318, Code de Commerce Français.

3) Art. 569, 579—581, 591, Code de Commerce Néerlandais = art. 321—323, Code de Commerce Français.

4) Art. 582, 585, 587—589, Code de Commerce Néerlandais = art. 320, 328, 326, 325, 327, 330, Code de Commerce Français.

5) Art. 584, 590, Code de Commerce Néerlandais = art. 328, Code de Commerce Français.

6) Le droit d'enregistrement est d'un demi pct. et 38 cents additionnels.

été équipé. L'inscription se fait au greffe du tribunal de l'arrondissement du lieu où l'acte a été passé si l'emprunt est contracté sur un navire étranger qui n'y a pas été équipé. L'acte doit énoncer:

Les noms du prêteur et de l'emprunteur.

Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime.

Les objets sur lesquels le prêt est spécialement affecté.

Les noms du navire et du capitaine.

Si le prêt a lieu pour un ou plusieurs voyages, pour quel voyage et pour quel temps.

L'époque du remboursement.

Le jour et le lieu où l'emprunt à la grosse a été fait. Les parties sont libres de stipuler le commencement des risques maritimes, à défaut de quoi les dispositions de l'art. 585 règlent cette matière.

Tout acte de prêt à la grosse peut être *à ordre*, jamais *au porteur*; s'il est à ordre, le titre peut être négocié par endossement dans la même forme que celui de la lettre de change; dans ce cas, le cessionnaire remplace l'endosseur tant à l'égard du profit que des pertes et sans que l'endòsseur soit tenu à d'autre garantie qu'à celle de *l'existence* du prêt à la grosse. L'endossement doit répondre à toutes les prescriptions légales des lettres de change à l'égard de cette formalité, mais peut se faire en blanc.

Le prêt à la grosse sur les marchandises avant le voyage doit être mentionné sur les connaissements et sur la liste ou manifeste de la cargaison, avec désignation de la personne à qui le capitaine doit faire connaître son heureuse arrivée au lieu de sa décharge. A défaut de remplir ces formalités, le consignataire est préféré au porteur du contrat à la grosse s'il a accepté des lettres de change ou fait des avances sur la foi du connaissement, et le capitaine n'est pas responsable d'aucune

manière envers le porteur du contrat à la grosse s'il a fait décharger les marchandises.

Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans ce royaume, sans autorisation par écrit des propriétaires qui y demeurent, si l'acte n'énonce pas tout ce qu'il doit contenir, ou bien si l'inscription n'a pas eu lieu ou n'a pas été faite en temps utile, ne sera pas réputé comme tel, et l'emprunteur sera obligé personnellement envers le prêteur au paiement du principal et des intérêts légaux.

Si un capitaine se trouve à l'étranger et que les fonds lui manquent pour le radoub, l'achat ou les dépenses nécessaires, il pourra s'adresser au Consul pour demander l'autorisation d'emprunter par contrat à la grosse sur le navire et ce qui en dépend et sur la cargaison. A la requête (voyez modèle n⁰. 26) sera jointe la preuve qu'il est impossible de se procurer de l'argent par l'émission des lettres de change sur le directeur ou les propriétaires du navire, le procès-verbal signé par les principaux de l'équipage ou des experts nommés et assermentés par le Consul, constatant l'urgence des dépenses. Après s'être convaincu de la vérité des faits, le Consul accordera l'autorisation par écrit (voyez modèle n⁰. 27); l'inobservation de ces formalités ne donne action et privilége que sur la portion que le capitaine peut avoir dans l'objet affecté.

Il est bien entendu que la forme extérieure de l'acte rédigé en pays étranger doit répondre aux dispositions de la loi y en vigueur; avant cependant de présenter ce document pour obtenir le paiement aux Pays-Bas, le détenteur devra le faire viser pour timbre; l'enregistrement est obligatoire s'il veut s'en servir en justice.

### II. *Sur quels objets peut être fait un prêt à la grosse, et sur quels objets un tel contrat est prohibé.*

Les emprunts à la grosse peuvent être affectés:

Sur le corps (casco) [1]) et la quille du navire.

Sur les agrès et apparaux.

Sur l'armement et les victuailles.

Sur la totalité de ces objets conjointement ou sur chacun d'eux en particulier.

Sur une partie déterminée de chacun d'eux [2]).

Sur le prix de voiture et le profit espéré, mais non exclusivement sur un de ces deux objets, ou sur ces deux objets ensemble.

Les dispositions prohibitives ont pour principe que l'emprunteur ne doit pas avoir de l'intérêt à la perte de l'objet affecté. En conséquence, nul prêt ne peut se faire aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages, et un emprunt à la grosse pour une somme excédant la valeur de l'objet affecté peut être déclaré nul, s'il y a fraude de la part de l'emprunteur. S'il n'y a fraude, le contrat n'est valable que jusqu'à concurrence de la valeur réelle — le surplus ne peut être répété qu'avec les intérêts légaux.

### III. *Quels droits le créancier peut-il exercer sur les objets affectés?*

L'art. 569 [3]) parle dans la définition qu'il contient d'un

1) *Casco*, mot espagnol qui signifie *corps*, *coque du vaisseau*, (en Holl. *romp*); on se sert de ce mot pour tout ce que l'art. 575 comprend par *navire* (*schip*); c'est une expression collective comme *le corps et la quille du vaisseau*. Voyez art. 320, Code de Commerce Français.

2) Le mot *navire* sans autre désignation comprend, dans un contrat à la grosse, les agrès et apparaux ainsi que l'armement.

3) Le prêt à la grosse est un contrat par lequel on prête une somme d'argent avec convention de prime et qui est affectée soit sur le navire, soit sur le chargement ou sur tous les deux, à charge par le prêteur, en cas de perte ou de dépérissement partiel des objets affectés par fortune de mer, de perdre son droit sur la somme prêtée et sur la prime, s'il ne peut l'exercer sur ce qui aura été sauvé, comme aussi à charge par l'emprunteur, si les objets affectés arrivent à leur destination, de rembourser le principal et de payer le profit maritime convenu.

*gage direct*, tandis que l'art. 579 accorde au créancier un *privilége;* la loi ne distingue pas et se sert alternativement de ces deux expressions (art. 313, n⁰. 6 et n⁰. 9). Le Code de Commerce Français a partout *privilége*, art. 312 et 320, mais dit en même temps *affecté.* Les anciens jurisconsultes (Bijnkershoek, van der Keessel) ne parlent que de *gage* (*pignus*), ce qui est aussi adopté par l'art. 591.

Le gage et le rang du privilége, quoique les mêmes en principe pour le navire et la cargaison, diffèrent cependant dans l'application.

Le créancier par contrat à la grosse sur le navire, quoique n'étant pas en possession, peut exercer un droit de gage. Son rang est réglé par l'art. 313, n⁰. 9, envers les autres créanciers; mais parmi plusieurs prêteurs à la grosse le dernier est préféré.

Ce dernier principe démontre la véritable nature de ce contrat exceptionnel, surtout dans l'application pratique:

Les sommes empruntées pour les besoins du dernier voyage sont remboursées par préférence à la dette du prix d'un achat non payé et à l'argent prêté pour un voyage précédent.

Les sommes empruntées par le capitaine pendant et pour les besoins du voyage par *nécessité* sont préférées à celles empruntées avant le départ du navire; le dernier de plusieurs emprunts faits pendant le même voyage sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé; ces emprunts contractés dans le

Voyez D. G. van der Keessel, Theses Selectae etc Thes. 652. Bodemeria proprie est contractus, quo pecunia creditur sub pignore navis, ea lege, ut interitus pignoris casu fortuito in navigatione contingens liberet debitorem.

En ôtant le mot *proprie* qui limite cette définition au contrat à la grosse sur le navire et en ajoutant *mercium* après *navis*, elle comprend aussi le prêt sur les marchandises.

19*

même voyage et dans le même port de relâche forcée pendans le même séjour viennent en concurrence.

Si la cargaison est affectée par le contrat à la grosse, le gage existe de même, mais sans droit de suite, parce qu'un tel droit n'est pas applicable en fait de meubles et à cause de la disposition de l'art. 490 du Code de Commerce Néerlandais, qui préfère le fréteur ou le capitaine à tous les créanciers pour le fret, les avaries et frais sur les marchandises de son chargement pendant vingt jours après leur délivrance, si elles ne sont passées en mains tierces.

L'art. 591 du Code de Commerce Néerlandais donne à celui qui, en cas d'échouement ou de naufrage d'un navire affrété, paie des dettes préférées à celles qui proviennent d'un contrat à la grosse, une subrogation entière et de plein droit au créancier primitif.

Ce système, en contradiction avec le droit romain, paraît même de nos temps une anomalie, mais la solution se trouve dans le but louable d'encourager au sauvetage que le législateur s'est proposé.

### IV. *Les risques à la charge du bailleur des fonds.*

La nature des risques que le prêteur à la grosse court est a même que de ceux qui sont à la charge des assureurs. Il ne supporte en général que les pertes par fortune de mer, mais la perte des marchandises, même par fortune de mer, ne l'atteint pas si elles ont été rechargées dans un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure. Dans ce cas, ainsi que dans celui où le déchargement du navire est nécessaire dans un port de relâche forcée, le créancier doit supporter les dommages provenant de vol, diminution ou autres pertes survenues aux marchandises, et il court aussi dans ce sens des risques de terre.

Le changement de destination du navire par le fait ou le consentement de l'emprunteur, ou lorsque le navire ou les marchandises affectées sont détériorées, diminuées ou ont péri par vice propre ou par le fait, la fraude, la méchanceté ou la négligence de l'emprunteur, celui-ci est personnellement responsable du principal et de la prime envers le prêteur à la grosse.

Si les objets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdus ou pris et déclarés de bonne prise, et que la perte ou la prise soit arrivée par cas fortuit ou force majeure pendant le temps et dans le voyage pour lequel l'emprunt a été fait, la somme prêtée ne peut être réclamée.

Le prêteur ne conserve ses droits que sur ce qui est sauvé et pas au-delà.

Le prêt à la grosse contracté par nécessité ne supporte, s'il n'y a pas de convention contraire, d'autre avarie que le dommage causé par la perte ou la diminution, conformément aux dispositions de l'art. 569 [1]).

Le commencement et la durée des risques maritimes sont fixés à défaut de dispositions spéciales:

A l'égard du navire, des agrès, apparaux, armements et victuailles, du moment où le navire a fait voile et ils finissent au moment où le navire est ancré ou amarré au lieu de sa destination.

A l'égard des marchandises, du moment où elles ont été chargées à bord du navire ou des gabares destinées à les y transporter, et du jour du contrat si l'emprunt sur des marchandises a été fait pendant le voyage; le temps du risque finit au moment où les marchandises sont déchargées au lieu de leur destination ou auraient dû l'être.

1) Voyez l'annotation no. 3, page 290.

V. Les dispositions de la loi qui protége le prêteur contre la mauvaise foi, la faute ou la négligence consistent dans l'obligation personnelle de l'emprunteur pour le payement de la dette, s'il a déchargé au préjudice du prêteur *dolo malo* des marchandises affectées à l'emprunt à la grosse;

dans l'obligation de payer des dommages et intérêts, si l'emprunteur n'avertit pas le prêteur aussitôt que la nouvelle d'un désastre de mer ou de la prise du navire ou des marchandises est parvenue à sa connaissance; ou si l'emprunteur se trouvant à proximité néglige de faire toutes diligences pour sauver les objets affectés, même à ses dépens.

Voyez L. ff. de foenore nautico. L. 122, § 1, ff. de Verb, Oblig. Nov. 106.

Handvesten van Amsterdam, 13 Aug. 1527.

Wisbuysche Zeerechten, art. 23 et 40.

Placcaet van koning Philips over de zeerechten, 1563, art. 19, Tit. van asseurantie.

Ordonnance de la marine, 1681, Tit. V, Liv. III.

Handvesten van Rotterdam, 30 Sept. 1684.

Code de Commerce Néerlandais, art. 569—591.

" " " Français, Liv. II, Tit. IX, art. 311.

" " " Espagnol, Liv. III, Tit. III, Sect. II, art. 812—839.

" " " Portugais, Part. II, Tit. XII, art. 1621 et 1671, del cambio maritimo.

" " " Russe, Tit. III, Chap. I, art. 792.

Preusz. Landrecht, II 8, § 2359—2451.

Ordonnance de Bilbao (Amérique du Sud et Mexique), Chap. XXIII.

Danske Lov (Lois Danoises), Code de 1683. Du commerce maritime, Chap. V. La loi du 16 Déc. 1840 constate que les emprunts à la grosse contractés dans le royaume sont valables si la nécessité en est prouvée.

Etat-Unis de l'Amérique; le commerce maritime est réglé par deux actes du congrès du 31 Déc. 1792, Chap. I[er], et du 18 Févr. 1793, chap. 8. Chap. VI, art. 72—79, du prêt à la grosse.

Angleterre. Abbott's Law of Merchants ship's, 10[th] Ed., p. 112 annotat. P., De nautico foen: Dig 22.2, Codex 4.33, Park ch. 21. Guidon ch. 18. Stat 6. Geo. 1, c. 18, s. 12.

Maeta, Compendio di diritto Commerciale maltese, 1841. Part. II, Chap. VIII.

Sardaigne. Code de Commerce, Tit. IX, art. 341. Des contrats à la grosse ou à tous risques.

Suède. Ordonnance de 1667, IV Ch. 2 et 3. Placcard du 16 Déc. 1687. Ordonnance du 17 Févr. 1739. Circ. de comm. du 19 Avril 1780 et du 6 Juin 1789.

Statuts de Hambourg, II Tit. 18 *juncto*. Tit. 14, art. 7.

Hanséat. Seerecht, Tit. 6.

## Littérature.

A. Verwer, Nederlants Seerechten, avaryen en bodemeryen, begrepen in de gemeene costuymen van de See: de placcaeten van keiser Karel V (1551) en koning Philips II (1563); 't tractaet van Mr, Quintyn Weitsen van de Nederlantsche avaryen in Amsterdam. Ed. 1716.

Jean Toubeau, Les institutes du droit consulaire, p. 676. Paris 1682.

Hugo de Groot, Inleyd. tot de Holl. Rechtsgeleerdheid, III Boek, D. XI.

Bynkershoek; Quaest. Jur. Priv. L. 3, C 16.

D. G. van der Keessel, Theses Selectae etc. Th. 550—569.

J. M. Barels, Advyzen over den Koophandel en Zeevaart. Amsterdam 1780, 2 deel *passim*.

J. van den Berg, Nederlandtsch advysboek. Campen 1781. 4 deel. *passim*.

Baldasseroni, Del cambio maritimo. Flor. 1812.

Schuurman, De natura pignoris q. creditor habet ex contractu Bodemeriae. Traj. 1838.

Kaltenborn, Grundsätze etc. T. II (1851), p. 232, § 187, Abschn. VIII.

Emérigon, Traité des assurances et des contrats à la grosse etc. Ed. 1827 Paris. 3 Tom.

Benecke, System des Assekuranz- und Bodmerei-Wesens, 2 Bd., Abth. V, p. 846, Ed. 1852.

M. Pöhls, Das Seerecht u. d. Gesetz der Staat. v. Europa u. America. Hamburg 1832—34. 2 Th.

H. A. Martensen, Haandbog for Skippere og Seehandlende, Kiobenhavn paa Arvingernes Forlag 1822. VI cap., p. 84, § 98. om Bodmerie, § 114 om Respondentia-Breve p. 93, om Biilbreve § 124. p. 97.

---

## Section VII.

### *Condamnation de la cargaison — vente.*

Si par le rapport des experts il est constaté qu'une partie de la cargaison à cause de l'état avarié ne peut être transportée sans danger et qu'ils conseillent la vente dans l'intérêt de ceux que cela regarde, le capitaine est tenu d'en demander l'autorisation par requête au consul, en se basant sur l'opinion des experts, avec indication des marques, de la quantité et d'une minutieuse description de ces marchandises.

Après s'être convaincu de l'exactitude des faits, le consul rendra sur le vu et au bas de la requête du capitaine une ordonnance indiquant un notaire ou autre fonctionnaire pardevant lequel cette vente aux enchères publiques aura lieu.

Le procès-verbal de cette vente avec les copies de la requête et de l'ordonnance, légalisés par le Consul, seront remis au capitaine comme pièces justificatives.

Voyez les modèles n$^{os}$. 28 et 29.

---

## Section VIII.

### *Condamnation du navire — vente.*

Nous avons dit au § 3, Sect. 1$^{ère}$ que le capitaine tient, par l'intérêt commun des propriétaires du navire, du fret et de la cargaison pendant le voyage, un mandat général de les représenter quand il s'agit de prendre des mesures qui doivent aboutir à l'exécution du contrat; mais que ce pouvoir ne l'autorise pas à vendre ni le navire, ni la cargaison, hors le cas d'une nécessité absolue. Il est démontré au § précédent quelles causes peuvent motiver la condamnation d'une partie ou de la totalité des marchandises, ainsi que les formalités à observer à cet égard; nous allons maintenant faire cet examen par rapport au navire.

Les causes d'une condamnation du navire et la vente autorisée par le Consul peuvent être rapportées aux principes suivants:

A. Si le navire par des actes volontaires ou événements ordinaires, par bris, naufrage ou échouement se trouve dans un tel état avarié que les experts prononcent son innavigabilité absolue, c'est-à-dire l'impossibilité d'être réparé.

B Si le navire, quoique se trouvant dans un état d'avarie, pourrait être réparé, mais que, d'après le rapport des experts jurés, il n'y a pas moyen à défaut de chantiers, d'ouvriers, de

matériaux ou d'autres causes pareilles dans le port de refuge de réparer les dommages soufferts et de remettre le navire dans un état de navigabilité.

C. Si les frais des réparations nécessaires excèdent les trois quarts de la valeur du navire.

La vente sub. A est la conséquence d'une perte absolue (*total loss*); celle sub B & C d'une perte légale par fiction de la loi (*a constructive total loss*).

La loi Néerlandaise parle dans le Code de Commerce art. 664 et 717, de la condamnation des navires en cas d'innavigabilité; mais la rédaction peu claire de ces articles a fait naître une foule de questions par rapport au principe sub n°. C. qui n'ont reçu jusqu'ici aucune solution régulatrice.

Avant d'examiner les principes posés, il est nécessaire de faire observer que, d'après notre conviction, le Consul ne doit ni ne peut se laisser guider dans son jugement par la question si l'objet condamné absolument ou relativement est ou n'est pas assuré. — Le contrat d'assurance est un contrat qui doit reposer sur les bases larges d'une entière bonne foi; l'assuré ne peut jamais profiter par un sinistre, il n'a droit qu'à une indemnisation complète, à être remis dans la même position qu'avant le malheur. (restitutio in integrum) De là découle l'obligation sanctionnée par la loi de faire comme un bon père de famille tout ce qu'il peut et de prendre les mesures convenables pour la conservation de la chose — l'intérêt de l'assuré et de l'assureur est le même, et l'assuré ou son mandataire doit agir comme si la convention d'assurance n'existait pas et qu'il eût à supporter seul les conséquences de l'événement.

A. La *perte absolue* ne présente aucune difficulté quand le rapport des experts contient la conclusion motivée que le navire se trouve, à cause des dommages soufferts par des actes

volontaires pour le salut commun, par des événements ordinaires ou par bris, échouement ou naufrage, dans un état irréparable — l'autorisation de vente doit être accordée par le Consul sur la demande du capitaine.

B. Quand le rapport des experts jurés, quoiqu'en admettant la possibilité d'une réparation complète, déclare qu'il n'y a pas moyen de la faire dans le port de refuge, et que le navire ne peut être transporté sans danger vers un port voisin où les réparations pourraient se faire, la vente peut être accordée.

C. Si cependant la réparation du navire est jugée possible, mais que les frais s'élèvent à trois quarts ou plus de sa valeur, la condamnation du navire est légalement constatée et la vente pourra se faire par autorisation du Consul. — Mais pour arriver à cette décision, il y a d'abord des questions importantes à résoudre.

I. Quelle valeur doit être la base de cette condamnation?

1º. La valeur du navire au moment de quitter le port d'attache? ou bien

2º. Au port d'où le dernier voyage est entrepris dans le cas d'une charte-partie liée?

3º. La valeur du navire taxée dans la police d'assurance?

4º. La valeur du navire dans son état avarié?

II. Quel chiffre de réparations doit être calculé, le chiffre brut? ou bien le chiffre déduction faite du tiers qui reste en cas d'assurance au compte de l'assuré pour la plus-value présumée?

Ad I. La terminologie des art. 664 et 717, Code de Commerce [1]) est invoquée par tous ceux qui veulent répondre soit

1) Art. 664 (Titre du délaissement):
„Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait si le navire „ayant touché ou échoué peut être relevé, réparé et mis en état de con„tinuer sa route pour le lieu de sa destination, à moins que les frais de

affirmativement soit négativement aux questions sub 3 et 4. — Les expressions

„*valeur à laquelle le navire a été estimé lors du contrat d'assu-*
„*rance*, art. 664, et

„*si les frais excèdent les trois quarts de la valeur du navire,*
„*le navire est censé* À L'ÉGARD DES ASSUREURS *avoir été déclaré*
„*innavigable*, art. 717,"

sont les arguments des défendeurs de la valeur fixée par la police d'assurance.

La valeur dans l'état avarié est soutenue par ceux qui croient que le législateur a désigné cette valeur dans l'art. 717 *in fine*, *de payer aux assurés la somme assurée en déduisant* LA VALEUR DU NAVIRE ENDOMMAGÉ OU DES DÉBRIS.

Nous croyons qu'aucune de ces valeurs ne peut être considérée comme base légale ou équitable.

La valeur au moment de quitter le port d'attache, ou celle présumée dans le port d'où le dernier voyage est entrepris, n'est indiquée par aucune disposition de la loi et ne peut être prouvée ni acceptée dans le port de refuge par des experts qui n'ont aucun moyen de s'assurer de l'exactitude d'une telle valeur, laquelle même est rarement en rapport avec la valeur des navires dans le port de relâche; car les seuls véritables points de départ pour faire une taxation juste de la valeur d'un navire, ce sont les frais des matériaux, les salaires des manœuvres etc. nécessaires soit pour la construction soit pour des réparations.

„la réparation n'excèdent les trois quarts de la valeur à laquelle le navire „a été estimé lors du contrat d'assurance."

Art. 717 (Titre des avaries en général):

„Si les frais excèdent les trois quarts de la valeur du navire, le navire „est censé à l'égard des assureurs avoir été déclaré innavigable et les „assureurs sont obligés dans ce cas, s'il n'y a pas eu de délaissement, de „payer aux assurés la somme assurée en déduisant la valeur du navire „endommagé ou des débris."

La valeur dans la police d'assurance ne doit pas être considérée comme base et pour plusieurs causes.

Le capitaine ignore généralement et doit ignorer si le navire est assuré; et dans ce cas, l'admission de la valeur assurée est impossible. Si une partie des armateurs ont assuré leurs parts et les autres ne l'ont pas fait, ou bien si chaque armateur a fait assurer à une taxation différente et arbitraire sans en informer le capitaine, et même si l'assurance d'une ou de plusisurs de ces parts est connue, pourrait-on jamais conclure de cette connaissance partielle d'une évaluation arbitraire à la valeur réelle et intégrale qui d'après la loi doit être expressément définie? Ce serait injuste.

Ne serait-ce pas sanctionner la tentative d'abuser de la bonne foi des assureurs par l'assurance du navire pour tout événement à une taxation au-dessous de la vérité — tandis que la plus-value serait assurée pour perte totale sous prétexte d'un intérêt quelconque même fictif, si l'on admettait au port de refuge la valeur taxée dans le contrat d'assurance? Ce serait immoral.

L'art. 664 traite de deux cas spéciaux par rapport au délaissement: *„si le navire a touché ou échoué"*; il est donc d'une nature limitative et exceptionnelle et ne peut être adopté comme principe général; tandis que l'art. 717 énonçant *la valeur* du navire ne pose pas par l'addition *„le navire est censé à l'égard des assureurs avoir été déclaré innavigable"*, le principe que cette valeur est celle taxée dans le contrat d'assurance, mais plutôt la valeur réelle évaluée au port de relâche de la même manière que *la valeur endommagée* mentionnée à la fin de l'article; car autrement le résultat de la déduction de cette valeur reposerait sur une base différente, ce qui est impraticable. Si l'on devait conclure de ces deux articles que rien que la valeur taxée par contrat d'assurance ne peut venir

en computation, on arriverait au système absurde et contraire à l'art. 376, Code de Commerce [1]), que la vente d'un navire non assuré, mais légalement constaté innavigable, serait exclue par la loi.

L'art. 717, le seul guide, doit donc être expliqué en rapport avec l'art. 376, et l'on trouve sans peine que le véritable sens de *valeur* dans l'art. 717 n'est et ne peut **être autre que la valeur réelle du navire dans le port de relâche s'il y était arrivé sain et sauf.** Tous les intérêts se trouvent ainsi sauvegardés; si les frais de réparations s'élèvent au $^{3}/_{4}$ de cette valeur réelle, le capitaine peut vendre le navire comme étant innavigable; s'il y a des assureurs pour la totalité ou pour une partie du navire, il est censé à leur égard être innavigable; tandis que dans le cas d'une assurance partielle, les intérêts des co-propriétaires assurés et non assurés se trouvent réglés par ce même article; quand les non-assurés veulent faire p. e. pour cause du fret espéré, la réparation nonobstant les frais élevés, les assurés peuvent se libérer de leur obligation d'y participer sans avoir à craindre de se voir refuser le paiement de leur intérêt assuré. Mais il y a encore un autre argument plus puissant dans la loi même. L'art. 10 des dispositions générales [2]) sanctionne le principe de *locus regit actum*.

Or donc, l'expert nommé dans un port étranger ayant juré de remplir consciencieusement son mandat, ne peut se mouvoir sur le terrain de l'hypothèse. Il doit juger non ce qui pourrait

1) Art. 376 (Titre du capitaine):
„Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut „vendre le navire sans être muni d'un pouvoir spécial du propriétaire ou „des co-propriétaires à peine de nullité de la vente et de répondre personnellement des dommages et intérêts, sans préjudice de l'action publique, „s'il y a lieu."

2) Recueil p. 96.

être la valeur de l'objet avarié ou réparé dans un autre pays ou autre lieu et sous d'autres circonstances — mais ce qu'en serait la valeur réelle, si les dommages n'avaient pas été soufferts, et quelles dépenses l'on devrait faire pour le mettre dans cet état, et tout cela d'après les principes qui déterminent au lieu de l'expertise même la valeur des navires, des matériaux de construction, y compris les loyers des manœuvres.

Une expertise donc faite dans un port de relâche de la manière susdite par des hommes de l'art, nommés et assermentés par le Consul ou l'autorité locale compétente, doit être respectée comme on respecte toujours et à juste titre dans les comptes d'avaries la valeur du navire dans son état endommagé, évalué dans le port de refuge.

II. Quel chiffre de réparations doit être déduit, le chiffre brut ou les deux tiers de l'évaluation? Cette question n'a d'importance que si le navire est assuré et si le capitaine, croyant avoir pour ses propriétaires un autre intérêt, un intérêt opposé à ses assureurs, désire à priori préparer des documents pour la réclame de la somme assurée, en méconnaissant le principe établi qu'un assuré ne peut pas profiter par le sinistre.

Si le navire n'est pas assuré ou si la somme assurée n'est pas connue, la déduction est inutile.

Si le navire est partiellement assuré, il en résulte un conflit entre les co-propriétaires qui possèdent *pro indiviso;* pour les non-assurés, la condamnation doit être prononcée; pour les assurés, le navire doit être réparé — conflit cependant qui finira ou par la vente du navire par les créanciers ou par les propriétaires non-assurés, après avoir obtenu par voie de justice la dissolution de l'association.

Ce dilemne nous conduit en droite ligne à notre argument que la taxation brute doit être déduite, parce que la déduction du

$^{1}/_{3}$ n'a et ne peut avoir aucune autre influence que pour établir le chiffre des dommages qui sont à la charge de l'assureur. Les articles 713, 714, 715 et 716 du Code de commerce qui traitent de cette déduction ne régissent que les suites d'un événement et ne sont pas applicables à déterminer l'événement même, ce qui est ici la condamnation, parce que les frais de réparations s'élèvent aux $^{3}/_{4}$ de la valeur réelle. Il est parfaitement indifférent au Consul ou à l'autorité compétente qui autorisera la vente comment et par qui ces frais de réparations seraient payés ou restitués; il suffit que le fait soit patent qu'ils atteindraient un chiffre jugé, par indication de la loi, exorbitant en proportion de la valeur après réparation pour accorder la permission d'aliénation demandée au bénéfice de tous [1]).

En résumé, nous n'hésitons pas à formuler que le Consul ou l'autorité compétente locale peut donner une disposition favorable à la requête d'un capitaine (voyez modèles n$^{os}$. 30 et 31) qui désire vendre son navire sur le rapport dûment motivé des experts jurés, constatant la valeur du navire au port de relâche, dans un état non avarié, et fixant la somme indispensable pour donner cette valeur au navire à un chiffre qui s'élève par indication de la loi aux $^{3}/_{4}$ de cette valeur réelle.

La vente doit avoir lieu aux enchères publiques et le Consul aura soin de canceller les lettres de mer et le passeport Turc. (Voyez ci-dessus Chap. II, p. 237).

1) The true test appears to be—have the perils of the sea practically destroyed the property *i. e.*, „is it practically possible to remove or repair the injury done by perils of the sea." In other words, will the outlay necessary to enable the thing insured to reach its destination under the denomination it hat before it was injured by perils of the sea, or to enable it to be used under that denomination, exceed the value after that outlay shall have been made? If it will, it is a constructive total loss; if it will not it is not a constructive total loss. (L. R. Baily).

Voyez Benecke, l. l. (Ed. V. Nolte 1852), Tom. II. Kap. II. Die charakteristischen Bedingnisse eines absoluten Total-Verlustes p. 481. Kap. III, Regeln u. Bedingnisse eines Constructiven Total-Verlustes, p. 495.

Emerigon, l. l. Vol. II, Chap, XVII.

Boulay Paty, Cours de Droit Commercial maritime, Tom. IV. P. IV, Tit. XI, Sect. 7.

Manley Hopkins, A Handbook of average, 1857. p. 277 *sq.* of Constructive Total loss [1]).

Laurence R. Bailey, Perils of the sea, London 1860. p. 33 *sq.*

Abbott, l. l. p. 11, p. 14.

Arnould on the law of marine Insurance, Tom. II, p. 1052, p. 1080, § 584 *sqq.* Ed. 1848.

W. Phillips on the law of Insurance, Vol. II, § 1608 *sqq.* Ed. 4th Boston.

Les plaidoyers de Mr. F. A. van Hall et Mr. S. E. Nykerk dans la procédure de J. H. Bodeman contre les assureurs du navire Wilhelmina Frederica, capitaine J. H. Henning, devant le tribunal d'Amsterdam, le 23 Déc. 1841, 7 et 12 Janvier 1842.

Regtsgeleerd Bijblad, T. IV, A°. 1842, p. 50,

Neumann, l. l. p. 152.

De Cussy, Règlements consulaires des principaux états etc., 1851, p. 22, Ch. XV.

---

## Section VIII.

### *Naufrage — Echouement — Sauvetage.*

Avant de traiter des dispositions légales, il nous paraît de quelque intérêt de jeter un coup d'œil rapide sur le développement historique du droit de naufrage.

1) Voyez du même auteur un article: „on the doctrine of constructive Loss" dans le journal: The Assurance Magazine, January 1851.

Ce droit inique date de temps fort reculés et consistait à s'approprier les biens des naufragés et tout ce qui provenant soit des navires brisés ou sombrés, soit même des effets jetés à la mer pour alléger, était déposé par les vagues sur le littoral de la mer. On nommait ces effets *épaves* et l'on basait ce droit sur le jugement de Dieu, ou bien sur le principe erroné que les effets perdus ou volés appartenaient au seigneur du pays, [1]) comme nous le prouve un traité du 4 Nov. 1420 entre Jean, comte de Bavière, et les Frisons [2]).

Comme impôt perçu par les magistrats, il fut aboli par les résolutions des états de la Hollande et de West-Frise en date du 12 Déc. 1663, et de nos jours on trouve la même disposition dans l'art. 15 de la loi du 23 Mars 1826.

Cette idée absurde que les seigneurs du pays pouvaient s'approprier les épaves fut mitigée par la lumière que répandit l'étude du droit romain [4]). Les comtes de Hollande promulguèrent des règlements favorables aux victimes des sinistres survenus en mer [5]); ils instituèrent des fonctionnaires avec le titre de „*rentmeesters*" qui avaient pour mission de recueillir les épaves, de prendre soin des naufragés et de leurs biens en empêchant que des personnes non qualifiées ne s'en accaparassent. Les anciens droits de mer [6]) imposent à l'autorité locale l'obligation de se mettre en possession des effets échoués et de prévenir les familles des naufragés.

1) Rôle d'Oléron, art. 37 et 38.

Alewyn, de jure rerum naufragarum, p. 14.

2) So eenigh scip lantroerig werd also dat scip verderfde en quam dat scip of goed driven enz., van Mieris, Groot Charter Boek, D. IV, bl. 560.

3) Verwer (Ed. 2) p. 271.

4) L. ult. de incendio, ruina naufragio rate nave expugnata, ff. 47, Tit. 9.

L. 1. Cod. de Naufragiis.

5) Mr. C. H. Cras, Verhandelingen enz., T. I, bl. 263.

6) Wisbysche Zeerechten, art. 39.

De Groot fait mention du principe adopté plus tard de sauver, en cas d'échouement ou de naufrage, autant que possible du navire et de la cargaison contre une rétribution à convenir ou à fixer par l'autorité compétente [1]).

Cet état de choses dura pendant tout le temps de la république et des différentes formes de gouvernement qui lui succédèrent; les principes étaient les mêmes; les formes pour les mettre à exécution varièrent par l'autonomie provinciale et locale. En 1810, les lois françaises réglant cette matière furent exécutoires dans le ci-devant royaume de Hollande, jusqu'à ce que l'arrêté du prince Souverain de 1814 (Journ. Off. n$^{0}$. 97) fit revivre nos anciennes lois et règlements. Depuis lors, cette matière a été réglée par le Tit. VII du Code de Commerce et l'arrêté royal du 23 Août 1852, n$^{0}$. 141 [2]); les traités et conventions, ainsi que les arrêtés royaux du 14 Janvier et du 21 Déc. 1846, donnent aux Consuls, d'après les principes du droit international, le droit [3]) et la qualité de se charger à l'étranger du sauvetage des effets appartenant à des navires ou à des individus nationaux.

1) De Groot, Inl. tot de Holl. regtsgeleerdheid, B. III, D. 29, § 4.

2) Recueil n$^{o}$. 35.

3) Les points principaux dont on est convenu sont les suivants: les navires ne seront assujettis réciproquement du chef de sauvetage ou de naufrage à aucun droit autre ni plus élevé que les navires nationaux; en cas de naufrage, l'on prêtera réciproquement la même assistance aux étrangers qu'aux nationaux; les effets sauvés ou le produit en cas de vente seront restitués aux propriétaires, lesquels ne payeront d'autres frais ni d'autres droits de sauvetage que ceux qui auraient du être payés par les nationaux. Les marchandises sauvées ne payeront les droits de douane que quand elles auront été déclarées pour la consommation intérieure. Quelques-unes des conventions (*France*, *Costa Rica*) stipulent que les opérations relatives au sauvetage seront dirigées par les Consuls respectifs; d'autres (*Belgique*, *Prusse et Zollverein et Autriche)* veulent que les opérations du sauvetage aient lieu conformément aux lois du pays. Les conventions relatives à l'admission des Consuls étrangers dans les colonies Néerlandaises établissent la même manière d'agır en cas de naufrage dans les dites colonies. (LAGEMANS).

Par les dispositions du Code de Commerce et des arrêtés royaux ci-dessus mentionnés, les bourgmestres, sous le contrôle des membres députés des états provinciaux, ont l'administration des navires et effets échoués; aucune perception de droit de bris ou de naufrage n'est permise.

Un salaire est dû pour l'assistance prêtée à des navires en danger, pour le sauvetage d'épaves maritimes et doit être évalué, en cas de différend, ou par le juge compétent ou par voie d'arbitrage volontaire.

Le terme pour réclamer les objets sauvés ou leur produit est fixé à *dix ans;* passé ce temps, le produit sera considéré comme bien vacant [1]).

Aussitôt que les Consuls seront informés qu'un navire Néerlandais vient de faire naufrage dans leur district et que le patron, le propriétaire ou l'un de ses correspondants, *fondé de pouvoir*, se trouvant dans le voisinage néglige de soigner le navire et la cargaison, ils sont tenus de s'occuper du sauvetage et de la mise en sûreté du navire et de la cargaison en tant que les lois de leur résidence le permettent. Ils en formeront des inventaires exacts qu'ils transmettront aux propriétaires. Ils feront expertiser tout ce qui est sauvé et, d'après le rapport des experts, vendre ce qui ne peut être conservé; ils enverront les comptes de liquidation aux intéressés.

Les règlements consulaires leur accordent pour leurs soins l'indemnité usitée parmi les négociants — il nous paraît cependant douteux si les Consuls, qui remplissent à l'étranger les fonctions de bourgmestres vis-à-vis des Néerlandais en cas de naufrage, ne doivent pas déclarer leur salaire conformément à l'art. 18 de l'arrêté du 23 Août 1852, 10 pct. des

Voyez Lagemans l. l. T. I, p. XXVII *sq.*

premiers $f$ 500, 8 pct. des seconds $f$ 500 et de 5 pct. de ce qui excède $f$ 1000; ce serait du moins rationnel.

Il est cependant expressément défendu aux Consuls d'imposer leur intervention aux capitaines que dans les cas prescrits par les lois, règlements ou ordonnances; si les patrons eux-mêmes, ou bien un fondé de pouvoir se charge des opérations de sauvetage, le Consul n'aura droit qu'à une commission usitée pour ses services rendus non taxés dans les tarifs.

Voyez les différents traités et conventions.

La législation sur cette matière dans le pays de la résidence consulaire.

Verwer, Nederlants Seerechten (Ed. Amsterdam 1716), p. 101 *sqq.* van Schip-brekinghe, Zeewerpinghe, Haveryen.

De Clercq et de Vallat, l. l. Tom. II, p. 229 *sqq.*, Sect. VII. des navires naufragés.

Eloy et Guerrand, l. l, Tom. II, Sect. XVIII des Consuls, § VI Attributions en matière de bris, naufrage et échouement.

Kaltenborn, l. l. Tom. II. Kap. III, Schiffbruch, Strandrecht, Bergung, p. 18 *sqq.*

Abbott, l. l. (Ed. 1856) Part the sixth of salvage, collision and maritime lien, p. 488 *sq.*, p. CXXVII *sq.*

Benecke (Ed. Nolte), Tom II, p. 222 *sq.*, § I, Verlüste durch die eigentlichen Gefahren der See etc.

W. Marvin, Treatise on the law of wreck and salvage. Boston 1858.

Manley Hopkins on average, l. l. p. 41, p. 262.

L. R. Bailey, General average (1856), p. 97, 56, 103 *sqq.*

L. R. Bailey, Perils of the sea, p. 40, 53, 135, 147.

Manual for Consuls of the United States, l. l. p. 293.

Neumann, l. l. p. 146.

Oppenheim, l. l. Strandung, Strandrecht, p. 103, p. 168, Schiffbruch p. 89 *sq.*. p. 96 *sq.*, p. 117, p. 126, Bergelohn p. 15, p. 240.

De Cussy, Règlements etc., p. 22, 109, 167, 208.

De Mensch, l. l. Chap. IX, Sect. VIII.

Naufrages et sauvetages, p. 62, p. 97.

Ribeiro dos Santos et Barreto, l. l. Tom. I, § XC, p. 32, 33, § XCII, § XCIV.

Tom. II, note 85, p. 465; note 87, p. 465.

---

## Section IX.

### *De l'hygiène et de la police sanitaire. — Quarantaine.*

Les arrêtés royaux contenant les instructions pour les Consuls prescrivent à ces fonctionnaires un rapport direct toutes les fois que quelque symptôme de maladie contagieuse se manifestera dans leur résidence ou dans le voisinage, et de faire connaître aux bâtiments de guerre et de la marine marchande de leur nation dont l'approche est signalée l'état sanitaire du port dans le cas où il y règnerait quelque maladie contagieuse ou pestilentielle (Liv. IV, chap. I, § 3, p. 197, T. II). Ces devoirs sont d'une nature de simple surveillance — mais de là découle en même temps la faculté de délivrer et de viser les patentes de santé des navires en destination des ports Néerlandais. [1])

1) De Cussy, Règlements etc., p. 25.

Les Consuls — selon les circonstances prévues par les règlements et les instructions qui leur sont adressées dans des cas exceptionnels — délivrent des *patentes de santé*, ou se bornent à viser la patente délivrée par l'autorité locale — sauf à introduire dans leur visa les observations qu'ils pourraient juger nécessaire d'y faire figurer, s'ils reconnaissaient que l'état de la santé publique n'est pas aussi satisfaisant que l'indique la *patente sanitaire* dressée par l'autorité locale.

Les rapports à cet égard doivent être d'une vérité exacte et consciencieuse et ne pas avoir pour motifs des bruits qui circulent, mais des informations certaines recueillies par des hommes de l'art. Dans ce cas, ils y joindront, s'il ne l'ont déjà fait, toutes les lois et ordonnances qui concernent la santé publique, les règlements des lazarets, les tarifs des droits sanitaires et les modifications éventuelles dans le système quarantainaire.

On compte actuellement, disent MM. de Clercq et de Vallat, dans les règlements sanitaires cinq maladies désignées comme pestilentielles: *La peste d'orient*, *la fièvre jaune*, *le typhus des camps*, *des prisons*, *des hôpitaux et des vaisseaux*, *la lèpre*, *le choléra morbus asiatique.*

La patente de santé est le certificat délivré par l'autorité municipale du port d'attache ou du port d'où le navire commence le voyage, ou par le Consul de sa nation dans le port où le navire a relâché. Ces patentes sont divisées en *patente nette*, *patente suspecte*, *patente brute.*

On comprend par *patente nette* le certificat qui constate que le pays jouissant généralement d'une bonne santé, n'a pas subi d'altération à cet égard par aucune maladie épidémique, endémique, pestilentielle ou contagieuse.

Le navire subit alors une quarantaine de peu de durée avant d'être admis à la *libre* pratique.

La *patente suspecte* entraîne une quarantaine d'une plus longue durée, et est considérée exister quand le navire, quoique venant d'un pays réputé comme sain, a été en contact par des circonstances fortuites avec des personnes malades ou des marchandises sujettes à l'infection.

*La patente brute* est le certificat délivré dans un pays où une maladie contagieuse ou pestilentielle sévit habituellement, et même au moment du départ. [1])

1) Neumann, l. l. p. 201—207.

Les Consuls feront attention à ces distinctions quand ils sont requis de viser ces documents.

Plusieurs nations maritimes ont réglé la police sanitaire et la délivrance des patentes par des lois ou ordonnances avec indication des fonctionnaires chargés de cette surveillance, et ont codifié pour ainsi dire l'usage qui avait confié ce soin à la municipalité et aux Consuls.

Quant aux Pays-Bas, il paraît que depuis les temps les plus reculés on a suivi cette voie usitée; mais nous avons vainement cherché quelque loi ou ordonnance réglant cette matière. Wagenaar nous apprend que l'an 1655 il se trouvait à l'hôtel de ville une chambre nommée la petite *secrétairerie* où l'on délivrait des patentes de santé; un livre contenant des formules en usage à la secrétairerie d'Amsterdam (édition du 18me siècle) contient trois formules en latin de ces patentes 1).

De nos jours, la municipalité p. e. d'Amsterdam délivre deux sortes de patente de santé, l'une générale en latin, l'autre spé-

1) Wagenaar, *Amsterdam* fo., III part., 7 dl., boek 4, p. 497.

De eerste stads klerken arbeiden in een vertrek, welke ook de kleine Secretarij genoemd wordt, en reeds in het jaar 1655 tot hun gebruik en tot de *secrete besoignes* geschikt geweest is. — — — Ook werden er de brieven van voorschrijvinge, zeebrieven, paspoorten, *gezondheidsbrieven* en verscheidenerlei slach van verklaaringen afgevaardigd.

Amsterdamsche Secretary Bestaande in Formulieren van Scheepenenkennissen, Quytscheldingen, Schatbrieven en andere die gewoonlyk daar gebruikt worden. (Amsterdam 17 ?) Cap. XII, p. 293—295 *voce*, Gezondbrieven:

„Omdat de schepen die te Livorne, Venetiën of andere Italiaansche „zeehavenen komen te arriveeren, een geruimen tyd moeten blyven leg„gen, eer 't volk aan Land en in de Stad mag komen, of de goederen „gelost mogen werden als er geen blyk kan getoont werden dat ze ge„komen zyn van plaatsen, daar geen Pest of andere Smetziekte grasseert: „so zyn de Schippers, die na de Middelandtsche Zee (gemeenlyk de „Straat genoemd) varen gewoon sig zelve, eer ze vertrekken te voorsien „van een *gezondbrief*, die ordinaris in de Latynsche tale geschreven word „en van sulk een inhoud is als" enz.

ciale pour des marchandises en langue Française du contenu suivant:

---

Nos Magistratus Civitatis Amstelædamensis notum facimus et attestamur omnibus et singulis, quorum interest, nobis nomine . . . . . . . . . . . Navarchi . . . . . . . . . indicatum esse dictum Navarchum nave sua, cui . . . . . . . . . nomen est, circiter . . . . . Lastarum capace, variis quibusdam mercibus onasta . . . . . . . . . . . versus iter instituisse, eumque cum . . . . . . . . Nautis propediem hinc vela daturum. Ne autem prædictus Navarchus, in hoc itinere cum nave sua, suisque nautis, ob aliquam contagiosi morbi suspicionem appulsi alicujus vel quidem dicti loci introitu prohibeatur, LITTERAS hasce SANITATIS, ut vocant, eidem confici fecimus, hisce declarantes, bonam, Divinâ annuente gratiâ, hac in urbe æris esse temperiem; nec pestem, nec alicujus alterius contagii labem grassari. In quorum fidem sigillum hujus Civitatis hisce litteris impressimus, easque Secretario nostro subscribendas dedimus, die

Anno post Christum natum 18

---

Nous Magistrats de la ville d'Amsterdam, certifions que M. . . . . . . . Négociant patenté de cette Ville . . . . . déclaré avoir chargé à bord du Navire . . . . . . . . . . . Capitaine . . . . . . . . . . . destiné de ce port pour celui de . . . . . . . . . . . . . à l'adresse de M . . . . . . . . les Marchandises suivantes, marquées comme en marge:

Lesquelles marchandises il . . . déclaré être saines, intègres, point infectées de quelque contagion, ni mêlées avec quelques autres

marchandises. Afin que l'entrée et le transit n'en soient p empêchés en aucun lieu dans la route à cause de quelque soupçon de contagion, nous avons délivré la présente *Patente de Santé;* certifiant en outre, que par la grâce de Dieu la température de l'air ici est saine, et que nulle peste, ni aucune autre maladie contagieuse ne règne en cette ville.

En foi de quoi la présente est scellée du sceau de cette ville et signée par notre Secrétaire, ce 18

---

MM. Ribeiro Dos Santos et Barreto donnent dans leur traité (Tom. I^er^, p. 99) les modèles des patentes à délivrer par les Consuls:

*Patente de santé nette.*

Je certifie à tous les officiers de salubrité et autres autorités auxquelles la connaissance de la présente pourrait appartenir que le port de ...... et ses alentours se trouvent exempts de toute maladie contagieuse ou de toute épizootie: et comme le bâtiment ......, pavillon ......, capitaine ...... met à la voile de cette rade pour le port de ...... avec ...... personnes d'équipage le capitaine compris, et en outre avec ...... passagers, j'ai délivré la présente, afin qu'il ne soit mis aucun empêchement par les autorités sanitaires audit bâtiment.

Donné à ......

Le Consul,

(*signature*) .........

---

*Patente de santé suspecte.*

Je certifie à tous les officiers de salubrité et autres autorités

auxquelles la connaissance de la présente pourrait appartenir que des bruits se répandent sur ce que dans le port de ......(*ou ses alentours*) un certain nombre de cas de maladie se sont présentés qu'on soupçonne participer du caractère de ...... (*typhus*, *choléra morbus*, *fièvre jaune etc*,) et comme le bâtiment ......, pavillon ......, capitaine...... met à la voile de cette rade pour le port de ...... avec ...... personnes d'équipage le capitaine compris, et en outre avec ...... passagers, j'ai délivré la présente.

Donné à ......

Le Consul,

(*signature*) ..........

---

*Patente brute.*

Je certifie à tous les officiers de salubrité et autres autorités auxquelles la connaissance de la présente pourrait appartenir que ...... (*désignation de l'autorité*) a rendu public que dans le port de ...... s'est manifesté ...... (*nom de la contagion*) et l'on connaît par les bulletins officiels que le nombre des malades et des morts dans ces derniers huit jours a été de ...... (*si l'on ne publiait point de bulletins, au lieu de ces derniers mots le Consul aurait à déclarer si la maladie est très intense, intense, bénigne ou très bénigne*). Et comme le bâtiment ......, pavillon ......, capitaine ...... met à la voile de cette rade pour le port de ...... avec ..... personnes d'équipage le capitaine compris, et en outre avec ...... passagers, j'ai délivré la présente.

Donné à ......

Le Consul,

(*signature*) .........

---

La publication du 10 Janvier 1805 contient des prescriptions de quarantaine aux Pays-Bas quand le rapport des agents diplomatiques ou des Consuls a signalé à l'étranger une maladie contagieuse ou pestilentielle. L'art. 18 de cette publication énonce l'énumération des marchandises non-permises comme propres à transmettre la contagion, et l'art. 19 celle des marchandises considérées libres. (Recueil n°. 1).

Voyez pour la France: Ordonnance du 7 Août 1822.

Instruction du ministère de l'intérieur. 9 Oct. 1825.

Circulaires des affaires étrangères du 21 Mars 1826.

Ordonnance du 31 Août 1831.

Circulaire des affaires étrangères du 21 Mai 1833.

Ordonnance du 29 Octobre 1833.

Circulaires des affaires étrangères des 24 Juillet 1834, 10 Sept. 1841, 10 Mai 1842, 19 Juillet 1843, 26 Août 1845, 4 Nov. 1847, 31 Janv. 1848, 18 Nov. 1852, 5 Juin 1853.

Ordonnance du 18 Août 1847.

Décret du 24 Déc. 1850.

Angleterre; 6 Georg IV, C. 78. „An act to repeal the several laws relating to the performance of quarantine and to make other provisions in lieu thereof." (27 Juni 1825).

La Russie: Les règlements de 1832 et de 1834.

En Portugal il existe une législation très sévère dans l'alvarà de 1774, les écrits des 23 Déc. 1817, 3 Nov, 1818, 23 Janv., 31 Août et 25 Oct. 1819, la collection des règlements de santé publique de Lisbonne de 1819, Chap. 7 et 9 et plusieurs autres édits et décrets.

Suède et Norwège: Le règlement pour les Consuls du 9 Mars 1830, § § 9 et 10. Décret du 12 Nov. 1847.

Preussen: Kab. Ordre 8 Aug. 1835. Circ. Rescript des Min. d. Gentl, 16 U. Med. Ang. und des Innern, 25 Febr. 1848. Circ. des Min. v. Innern, 1 Aug. 1848. Circular von 10 Mai 1847 in Betreff der Pest und des Gelben Fiebers. Instruction fur die

Sanitäts-Komission zu Swinemünde behufs der Ausführung des unterm 30 April 1849 ergangenen Quarantaine Reglements, 1 Dec. 1847.

Belgique: Arrêté royal du 17 Août 1831 et celui du 11 Mars 1857.

Ribeiro dos Santos et Castilho Barreto, l. l. T. I, § 97, p. 35, § 203, p. 99 *sq.*, T, II, p. 476—480.

De Cussy, Règlements l. l. p. 24.

Neumann, l. l. p. 201—207.

De Clercq et de Vallat, l. l. Tom. I[er], Liv. VI, Chap. VI des attributions des Consuls relativement à la police sanitaire, p. 411.

Eloy et Guerrand, l. l, Tom. II, § 1011, § 1048, § 1070.

Mahnke, l. l. p. 54, ibidem Tit, X.

Oppenheim, l. l. Gesundheits Berichte p. 236, Gesundheits-Pass u. Quarantaine p. 67, ff. 83, 85 *sq.*, 89, 95, 122 *sq.*, 129 *s.* 130, 210, 141.

Abbott, l. l. p. 178, 260, 284.

Loi sur l'organisation consulaire de la Sardaigne. 15 Août 1858, art. 27, règlement du 16 Févr. 1859, art. 269.

Mac Culloch, Commercial Dictionnary *in voce.*

# LIVRE SEPTIÈME.

## DE LA JURIDICTION DES CONSULS ET DE LEURS ATTRIBUTIONS COMME NOTAIRES ET OFFICIERS DE L'ÉTAT CIVIL.

---

### CHAPITRE PREMIER.

*De la juridiction consulaire.*

La plus importante parmi toutes les attributions consulaires est sans contredit le droit de juridiction attaché dès l'origine de l'institution à la charge des Consuls. Cette prérogative de juger entre leurs nationaux, tant en matière civile que criminelle, différait selon le lieu de la résidence; elle était accordée dans toute sa plénitude dans les états Musulmans où la juridiction contentieuse *in foro civili et criminali* était exercée par les Consuls, tandis que dans les pays de la chrétienté leurs collègues n'avaient qu'une juridiction volontaire [1]). Les

1) Henrion de Pansey, Histoire de l'autorité judiciaire en France, Chap. XIV.

Le juge exerce la juridiction contentieuse toutes les fois qu'il prononce sur des intérêts opposés après des débats contradictoires entre deux parties, dont l'une a cité l'autre à son tribunal. Tout ce qu'il fait sur la demande d'une seule personne ou sur celle de plusieurs d'accord entre elles et sans contradicteur, appartient à la juridiction volontaire.

raités avec la Sublime-Porte ont jusqu'à nos jours sanctionné ce principe appartenant réellement à la souveraineté territoriale. Mais quoique des traités contiennent des stipulations par lesquelles la juridiction pourrait être déférée aux Consuls des Pays-Bas, les arrêtés royaux du 17 Janvier art. 7 et du 21 Déc. 1846 art. 6 ne permettent que „d'employer leur „influence pour *régler et terminer à l'amiable* les différends „qui pourraient s'élever entre ou avec des négociants Néerlandais établis dans le lieu de leur résidence, de même „qu'entre des capitaines et des équipages Néerlandais."

Plusieurs gouvernements ont réglé cette prérogative par une législation spéciale, la France, la Belgique, la Sardaigne etc. et il est à espérer que le gouvernement Néerlandais suivra ces exemples louables en dotant le commerce de la pratique d'une garantie qu'il ne possède maintenant que dans le principe établi depuis des siècles en faveur de cette institution internationale.

Dans le cas que le Consul est appelé par la volonté des parties à juger comme arbitre, le compromis contiendra les formes de procédure à observer, tandis que l'exécution des jugments doit être demandée de la manière prescrite par les lois du pays où l'éxécution est nécessaire. L'absence d'une convention au sujet de la forme processive à suivre dispense l'arbitre d'avoir égard aux dispositions légales énoncées par le code de procédure civile.

Voyez Oppenheim, l. l. Kap. VII, p. 52, Von der richterlichen Gewalt der Consuln.

De Clercq et de Vallat, l. l. Tom. II, Liv. 8me, de la juridiction consulaire.

Mr. T. M. C. Asser, Het bestuur der buitenlandsche betrekkingen volgens het Nederlandsche staatsregt 1860 (Amsterdam), p. 171--174, p. 299—318.

Eloy et Guerrand, l. l. Tom. II, p. 303—335.

Neumann, l. l. p. 172, Jurisdiction der Consuln.

De Mensch, l. l. p. 102.

Manual for Consuls of the United States, l. l. Sections 386—388, 442—446, 528, 549—567.

Règlements consulaires de Belgique, Ed. off. 1857.

Loi et règlement consulaire de Sardaigne, 15 Août 1858 et 16 Févr. 1859. Instructions aux Consuls. Turin 1859.

Code de procédure civile Néerlandais, Liv. III, Tit. Ier. art. 620—657. Conf. Code de proc. Civ. Franç. Liv. III, Titre unique art. 1003—1042.

---

## CHAPITRE SECOND.

### *Des attributions consulaires comme officier de l'état-civil.*

Les instructions consulaires ne contiennent aucune disposition concernant les attributions du Consul comme officier de l'état civil, et dans le code civil en vigueur ne se trouve plus le principe adopté par l'art. 48 du Code Napoléon qui autorisait les agents diplomatiques et les Consuls à rédiger conformément à la loi tous les actes de l'état civil. Il se peut cependant que le Néerlandais à l'étranger se trouve dans l'impossibilité de se procurer par l'autorité locale un acte de naissance ou de décès — dans ces cas, le Consul pourra inscrire la déclaration y relative dans un registre *ad hoc* et en délivrer des copies aux intéressés pour demander au tribunal compétent l'autorisation de faire l'inscription dans les registres de l'état civil.

L'acte de naissance énoncera;

*a.* l'année, le jour, l'heure et le lieu de la naissance.

*b.* le sexe de l'enfant et les prénoms qui lui seront donnés.
*c.* les prénoms, noms, profession et domicile des père et mère.
*d.* les prénoms, noms, âge, profession et domicile de ceux qui feront la déclaration et les témoins.

Les déclarations seront faites par le père ou, à défaut du père, par les docteurs en médecine ou en chirurgie, les accoucheurs, sages-femmes ou autres personnes qui auront assisté à l'accouchement, et, lorsque la mère est accouchée hors de son domicile, par la personne chez qui elle est accouchée. Le fonctionnaire qui dresse l'acte peut exiger que l'enfant lui soit présenté. Si l'enfant est né hors de mariage, le nom du père ne peut être mentionné dans l'acte ,excepté quand celui-ci, soit personnellement, soit par un fondé de pouvoir nommé par acte authentique, a reconnu l'enfant.

*L'acte de décès* est rédigé sur la déclaration de deux témoins et énoncera:

1⁰. Les prénoms, nom, âge, profession du défunt, le jour et l'heure du décès.

2⁰. Les prénoms et nom de l'autre époux, si la personne décédée est mariée ou veuve.

3⁰. Les prénoms, noms, âge, profession et domicile des déclarants et, s'ils sont parents, leur degré de parenté.

4⁰. Et pour autant que cela soit possible les prénoms, noms, profession des père et mère de la personne décédée, ainsi que le lieu de sa naissance.

Voyez Code Civil Néerlandais, Liv. I, T. III, art. 29—38, art. 50—62.

Code Napoléon, Liv. I, Tit. II, art. 55—62, art. 77—87.

Mr. C. E. Vaillant, Handboek voor den ambtenaar van den burgerlijken stand. (Amsterdam 1842). Ch. II, Over den ambtenaar van den burgerlijken stand buiten het koningrijk. § 4 Op vreemd grondgebied p. 44.

Mr. C. Asser, Het Nederlandsch Burgerlijk Wetboek vergeleken met het Wetboek Napoleon (1838), p. 20.

De Clercq et de Vallat, l. l. Ch. III, Tom. I, p. 345 *sq.*

Eloy et Guerrand, l. l. Tom. II, p. 222, § 985 *sq.*

Oppenheim, l. l. Kap. 12, p. 118, Kap. 13, p. 124.

Neumann, l. l. p. 166.

De Cussy, Règlements etc., Sect. II, § 5.

---

## CHAPITRE III.

### *Attributions des Consuls en cas de décès d'un Néerlandais dans leur district.*

Toutes les lois et instructions consulaires donnent aux Consuls le droit de se mettre en possession des biens d'une personne de leur nation décédée soit ab intestat, soit ayant disposé par testament, surtout quand il y a des intérêts d'absents ou de mineurs à défendre.

Les législations diffèrent dans la forme qu'elles accordent aux Consuls pour l'exercice de ce droit; les unes laissent exclusivement aux Consuls le droit de mettre les scellés, tandis que d'autres, ne s'écartant pas des prescriptions formelles de la loi du pays, permettent aux Consuls de croiser de leurs sceaux ceux de l'autorité locale.

L'instruction consulaire rédigée par le duc de Broglie en France (29 Nov. 1833) résume succinctement les formalités à remplir:

„Les Consuls prendront également en cas de décès d'un „compatriote dans leur arrondissement, tous les moyens que „les lois du pays, les traités ou les conventions consulaires,

„l'usage ou la réciprocité leur permettront d'employer pour „conserver l'intégralité de la succession, dans l'intérêt des „héritiers absents ou mineurs, soit en apposant les scellés seuls „ou en concurrence avec les officiers des lieux, soit en faisant „l'inventaire ou y assistant."

Le gouvernement de la république d'Uruguay a promulgué à ce sujet une ordonnance bien remarquable (20 Nov. 1833) de la teneur suivante:

„Le gouvernement, désireux de prévenir les préjudices qui résulteraient aux habitants du pays, qui auraient des comptes à régler ou autres actions à déduire contre les biens d'étrangers résidant dans le territoire de la république, morts sans avoir fait de testament; ayant également à cœur de concilier les dispositions des lois en vigueur avec les réclamations des agents consulaires accrédités par les nations amies auprès du gouvernement; voulant enfin donner à celles-ci une preuve des principes de justice qui le dirigent, arrête:

1°. En cas de décès ab intestat d'un étranger quelconque dans le pays, le juge des biens des défunts, après l'avoir notifié au Consul de la nation du décédé, et après que celui-ci aura nommé un délégué pour le représenter, procèdera, avec l'assistance de ce délégué, à l'inventaire et aux autres actes légaux, plaçant les biens en dépôt entre les mains d'une personne respectable qui mérite la confiance du Consul.

2°. Il ordonnera la vente aux encans des effets périssables, et de tous ceux qui seront indiqués par le Consul.

3°. Il fera afficher des placards, invitant ceux qui se regarderont avec droit de réclamer contre lesdits biens, à se présenter dans un terme prescrit.

4°. Il décidera les questions qui pourront être suscitées, et fera exécuter ses jugements.

5⁰. Les héritiers ou leurs fondés de pouvoirs se légitimeront par-devant le juge, afin d'entrer en possession de l'héritage, en conformité avec les lois.

6⁰. Si, pendant un an, il ne se présente pas d'héritiers jusqu'au dixième degré, le juge le communiquera au gouvernement.

7⁰. Tous les frais seront remboursés sur les biens du défunt etc.

Dans l'art. 15 de l'instruction consulaire Néerlandaise pour les villes considérées comme ports de mer, il est prescrit que le Consul dans l'arrondissement duquel mourra un Néerlandais sans héritier connu, ni exécuteur testamentaire devra, pour autant que les lois du pays le permettent, dresser immédiatement un inventaire de sa succession qu'il prendra sous sa garde pour faire ensuite son rapport et demander des ordres.

L'art. 16 de l'instruction pour les Consuls dans les ports de mer contient la même disposition; seulement l'inventaire doit être fait „*en présence d'un notaire et témoins ou d'autres personnes compétentes.*"

Quand les circonstances rendent l'intervention du Consul nécessaire, il devra surtout consulter les dispositions des traités par rapport à la clause „la nation la plus favorisée," et spécialement les conventions contenant l'abolition du droit d'aubaine (*jus albinagii*), du droit de détraction (*jus detractus, census émigrationis, gabella hereditaria.*)

Voyez le règlement pour l'agence commerciale Néerlandaise, arrêté du gouverneur-général des Indes. (17 Mai 1838, n⁰. 7, Recueil n⁰. 17, p. 109).

De Geer, Antecedenten der Staten-Generaal (1815—1837), p. 81 *sq.*, p. 226.

Oppenheim, l. l. Kap. 12, § 4, p. 122.

Neumann, l. l. p. 183, Verfahren des Consuls in Todesfällen.

De Clercq et de Vallat, l. l. Tom. II, Liv. III, Sect. II, § 1—6.

Ribeiro dos Santos et Castilho Barreto, l. l. p. 333—342, note 52; ibidem, l'instruction Russe de 1820.

Manual for the United States Consuls. l. l. p. 343, p. 377, Consular officers in respect of intestates estates.

---

## CHAPITRE IV.

### *Des passeports.*

La pratique générale est que les Consuls ne sont autorisés à délivrer des passeports qu'en cas d'absence ou à défaut d'agent diplomatique. La délivrance toutefois ne peut se faire qu'à des Néerlandais ou à des étrangers munis d'un passeport délivré aux Pays-Bas et dont le terme est expiré, en retirant le document périmé pour le déposer à la chancellerie.

Les instructions du 14 Janv. et 21 Déc. 1846 (art. 13 et 14, 14 et 15) prescrivent aux Consuls de *munir* de passeports [1]) en règle, délivrés par l'autorité compétente dans le pays de leur résidence, les naufragés et les échappés de prison de guerre retournant dans leur patrie, et dans *les ports de mer, d'en pourvoir* les naufragés marins ou *militaires Néerlandais* échappés des prisons de guerre retournant au pays, en y inscrivant les frais de voyage fournis conformément au tarif.

D'après l'art. 2 de l'arrêté royal du 27 Oct. 1860, n°. 68, les Néerlandais, les Européens et les personnes à eux assimilées peuvent être admis aux Indes Néerlandaises sur l'exhibition d'un passeport en règle délivré par un agent diplomatique ou consulaire Néerlandais, conformément aux dispositions de cet arrêté.

1) Voyez modèle n°. 30.

ARRÊTÉ ROYAL *du* 27 *Octobre* 1860, n°. 68, (Gaz. officielle *du* 7 *Nov.* 1860, n°. 264), ***promulguant un nouveau règlement sur l'admission aux Indes Néerlandaises, des Néerlandais, d'autres Européens et des personnes assimilées.***

Nous GUILLAUME III, par la grâce de Dieu, roi des Pays-Bas, prince d'Orange-Nassau, grand-duc de Luxembourg, etc., etc., etc.

Sur la proposition de notre ministre d'état et ministre des colonies du 18 Septembre 1860, lit. H, n°. 18;

Considérant qu'il est désirable de revoir les dispositions concernant l'admission aux Indes Néerlandaises, des Néerlandais, d'autres Européens et des personnes à eux assimilées:

Vu l'art. 105, al. 2 du règlement gouvernemental des Indes Néerlandaises, arrêté par la loi du 2 Sept. 1854, (*Journ. off.* n°. 129);

Entendu le conseil d'état;

Vu le rapport ultérieur de notre ministre susdit du 25 Oct, 1860, lit. H, n°. 27;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1er.

Les Néerlandais, d'autres Européens et les personnes à eux assimilées, n'habitant pas les Indes Néerlandaises, y seront à leur arrivée préalablement admis dans les ports ouverts au commerce général, conformément aux dispositions des cinq articles suivants.

Art. 2.

L'admission préalable se fait par le chef de l'administration locale ou par son ordre sur l'exhibition d'un passeport régu-

lier, délivré ou visé par le ministre des colonies ou par son ordre, ou par un agent diplomatique ou consulaire Néerlandais.

Art. 3.

La possession d'autres lettres de légitimation peut motiver l'admission, si elles constatent l'identité et la qualité du détenteur, ainsi que le lieu d'où il vient et le but qui l'amène aux Indes Néerlandaises.

Art. 4.

Les nouveaux arrivés peuvent aussi être admis en se présentant en personne et sur la déclaration de leur identité et qualité, ainsi que du lieu d'où et du but avec lequel ils sont venus aux Indes Néerlandaises.

Dans ce cas, un acte de notoriété signé par deux habitants aux Indes Néerlandaises jouissant d'une bonne réputation peut être exigé.

Art. 5.

Un certificat de cette admission préalable sera délivré au nouveau venu à sa demande.

Art. 6.

Les certificats d'admission préalable et l'admission préalable par autorisation verbale sont valables pendant six mois.

Art. 7.

Pour un séjour prolongé, sauf les dispositions de l'art. 13, est requis un permis par écrit à délivrer par le gouverneur-général à Java et Madura; ailleurs, par le fonctionnaire en chef du département.

Art. 8.

On exigera de celui qui désire un permis de séjour:

1°. Qu'il ait satisfait ou qu'il satisfasse aux formalités prescrites par les art. 2, 3 ou 4.

2°. *a*. Qu'il prouve à la satisfaction du chef départemental

qu'il possède des moyens suffisants pour subsister ou qu'il peut se les procurer par le travail; ou bien:

*b.* Qu'il produise une caution signée par deux habitants des Indes, jouissant d'une bonne réputation, pour les frais que son séjour aux Indes ou son renvoi à cause d'indigence dans les trois années après son arrivée pourrait causer au gouvernement, *ou* s'il est Néerlandais, la déclaration signée par le ministre des colonies qu'une telle caution est donnée à son intention aux Pays-Bas. S'il est Néerlandais, il devra en outre prouver qu'il a satisfait à la loi sur la milice nationale ou qu'il a déposé une caution à cette fin.

Art. 9.

Sur la simple présentation de leurs personnes seront admis à sejourner:

*a.* Les personnes envoyées par le gouvernement aux Indes.

*b.* Les personnes qui ayant reçu leur démission honorable du service militaire aux Indes Néerlandaises, désirent y rester domiciliées.

Les militaires d'un grade inférieur à celui d'officier sont tenus de satisfaire aux dispositions de l'art. précédent.

*c.* Les femmes qui accompagnent leurs maris.

*d.* Les femmes qui accompagnent leurs père et mère, leurs fils ou frères

*e.* Les mineurs qui accompagnent leurs père et mère ou tuteurs ou dont les père et mère ou tuteurs habitent les Indes.

*f.* Les personnes nées aux Indes de parents y domiciliés, si leur absence n'a pas duré plus de sept ans, ou si elles retournent après une absence prolongée au-delà de ce temps avant l'accomplissement de leur 24me année.

Si elles ont habité les Pays-Bas et ne ressortissent pas aux personnes sub lit. *e*, elles sont obligées de prouver qu'elles ont satisfait à la loi sur la milice nationale.

*g*. Les personnes reconnues par ou de par le roi comme Consul-général, Consul, vice-Consul, ou agent consulaire d'une puissance étrangère aux Indes Néerlandaises, ainsi que leur famille.

Les personnes énumérées sub litt. *a*, *c*, *e*, ainsi que celles sub litt. *b*, sauf les militaires congédiés au-dessous du grade d'officier, n'ont pas même besoin d'un permis par écrit du gouverneur-général ou du chef du département. La signature ou l'approbation de l'exequatur par le gouverneur-général sert de permis aux Consuls-généraux, Consuls, vice-Consuls et agents consulaires.

Art. 10.

Les permis de séjour accordés aux Néerlandais donnent, sauf les dispositions spéciales à l'égard de Djokjokarta, Soerakarta et Madura, la faculté de se fixer en tout lieu où se trouve un gouverneur, un résident ou un assistant-résident. Une autorisation spéciale du chef départemental, si le gouverneur-général ne l'accorde personnellement, est nécessaire pour se fixer ailleurs.

Art. 11.

Les permis de séjour accordés à des étrangers donnent la faculté de se fixer en tous ports ouverts au commerce général.

Une autorisation spéciale du gouverneur-général est nécessaire pour se fixer ailleurs. Ces autorisations ultérieures peuvent être retirées par lui en tout temps dans l'intérêt de l'ordre et de la paix publique. Il portera annuellement à la connaissance du ministre des colonies les autorisations accordées et retirées.

### Art. 12.

Sauf les dispositions de l'alinea 3 du précédent article, et la demande d'extradition d'un étranger à cause de désertion ou d'un autre délit, les autorisations de séjour ne peuvent être retirées que dans les cas et de la manière énoncés par les art. 45 et 46 du règlement sur le gouvernement des Indes Néerlandaises.

### Art. 13.

Les personnes venant aux Indes avec l'intention d'y voyager peuvent obtenir l'autorisation à Java et Madura du gouverneur-général; ailleurs, du chef départemental, en satisfaisant aux dispositions de l'art. 2, 3 et 4.

Ces autorisations sont valables pendant six mois, mais peuvent être prolongées.

Elles peuvent être retirées en tout temps par le gouverneur-général dans l'intérêt de l'ordre et de la paix publique.

Les chefs du gouvernement local dans les ports ouverts au commerce général sont autorisés à délivrer aux nouveaux venus des permis préalables pour voyager. Ces permis ne sont valables que pour un mois.

### Art. 14.

Les personnes énoncées dans l'art. 1er ne pouvant obtenir l'admission préalable ou le permis de séjour ou de voyager, ou la prolongation en étant refusée, sont tenues de quitter les Indes Néerlandaises.

### Art. 15.

Le droit de timbre pour les permis de séjour et de voyage est de *f* 1.

Les certificats d'admission, les autorisations ultérieures énumérées aux art. 10 et 11, et les permis préalables pour voyager sont délivrés gratis.

Art. 16.

Seront abrogées du jour que le présent règlement sera exécutoire toutes les dispositions antérieures non maintenues par l'arrêté actuel concernant l'admission aux Indes Néerlandaises, des Néerlandais, d'autres Européens et des personnes à eux assimilées.

Ceux qui sont admis conformément aux ordonnances antérieures conservent les droits qui en découlent.

L'admission libre des Néerlandais ou d'étrangers dans les parties des Indes où le droit d'un gouvernement indépendant est laissé aux souverains ou aux peuples, conformément aux règlements y en vigueur, n'est pas limitée ou entravée par le présent arrêté.

Art. 17.

Le gouverneur-général règle l'exécution du présent arrêté et fixe le temps qu'il aura force de loi.

Voyez la loi du 13 Août 1849, réglant l'admission, l'expulsion *respective*, l'extradition d'étrangers, (Recueil n⁰. 32).

La loi du 2 Sept. 1854, contenant le règlement sur le gouvernement des Indes Néerlandaises (*J. O.* n⁰. 129), art. 105, 45 et 46.

Oppenheim, l. l. Kap, XII, p, 121, § 3.

De Clercq et de Vallat, l. l. p. 143, 162, 163, 207, 313, 380, 381, 384, 386 et 387.

Ribeiro dos Santos et Barreto, Tom. II, p. 343, note 54,

---

## CHAP V.

### *Des certificats de vie* (*Modèle* n⁰. 31.)

Les Consuls ont la faculté de délivrer ou de légaliser des certificats de vie délivrés par des autorités locales compétentes

aux pensionnaires Néerlandais, conformément à la circulaire ministérielle du 24 Févr. 1844.

Cette disposition a subi les modifications suivantes par la circulaire du 14 Sept. 1844:

*a.* les pensionnaires Néerlandais résidant à l'étranger dont la pension n'excède pas *f* 300 devront faire authentiquer leurs certificats de vie par une autorité locale supérieure à celle qui les aura délivrés.

*b.* ceux qui jouissent d'une pension de plus de *f* 300 sont tenus de faire viser leurs certificats de vie par l'intermédiaire de l'autorité qui les aura délivrés, par l'agent diplomatique ou consulaire le plus proche.

*c.* les intéressés doivent indiquer leur domicile à la légation des Pays-Bas dans l'état où ils résident, soit directement, soit par l'entremise d'un des Consulats dans ce pays, ou, à défaut de l'un et de l'autre, à l'agent diplomatique ou consulaire Néerlandais le plus voisin, et avertir en cas de changement.

*d.* les Consuls adresseront à la légation à laquelle ils ressortissent les déclarations qu'ils auront reçues, et inviteront les autorités chargées de délivrer les certificats de vie dans les endroits où lesdites déclarations feront connaître qu'il existe de ces pensionnaires Néerlandais ayant des pensions de plus de *f* 300, à faire viser ces documents avant de les remettre aux intéressés par l'agent diplomatique ou consulaire le plus proche, sans égard si celui-ci réside ou non dans le pays de ces autorités.

*e.* Avant d'apposer le visa demandé, les Consuls devront s'assurer si les autorités qui les ont délivrés avaient suffisamment qualité pour les donner.

Voyez Ribeiro dos Santos et Castilho Barreto, l. l. Tom. I[er], p. 77. Tom. II, p. 135, note 56.

De Clercq et de Vallat, l. l. Tom. Ier, p. 395, 397, 456. Tom. II, p. 33.

---

## CHAPITRE VI.

### *Des certificats relatifs à l'accise sur le sucre à délivrer par les Consuls.*

Les raffineurs peuvent obtenir aux termes de la loi du 1er Avril 1846, art. 17 (Journ. Off. n°. 17) une décharge sur leur compte pour des sucres exportés en pains détachés à l'étranger, s'ils présentent au receveur des accises, dans les cinq mois qui suivent le visa accordé au dernier bureau pour constater le permis d'exportation, une déclaration délivrée par le Consul ou agent Néerlandais constatant que les sucres ont été réellement importés à l'endroit de destination. Ce document doit contenir la quantité et, en cas de transport par eau, le nom du navire et du patron. Si les particularités mentionnées sont constatées par une déclaration des douanes au lieu de la destination, les Consuls pourront délivrer un certificat y conforme s'ils sont convaincus de la véracité de cette déclaration.

Voyez les nos. 26 et 27 du recueil et le tarif.

---

## CHAPITRE VII.

### *Des légalisations.*

Les Consuls sont autorisés à légaliser tout document, déclaration ou certificat délivrés dans leur arrondissement con-

sulaire et destinés à être produits en justice dans les Pays-Bas. Ils scelleront les actes ainsi légalisés du cachet aux armes royales.

La légalisation ne se fait généralement que de la signature d'une autorité quelconque; mais les Consuls peuvent, s'ils se sont assurés de l'identité de la personne, légaliser toute signature apposée en leur présence.

---

# MODÈLES.

MODÈLE 1.

# Semestre de l'année 18 .

CONSULAT-GÉNÉRAL} DES PAYS-BAS à . . . . .
CONSULAT}

*Navires Néerlandais entrés dans le port de . . . . . . . . , venant directement des Pays-Bas ou de ses colonies.*

| NOMBRE DE NAVIRES. | DATE DE L'ARRIVÉE. | NOM DU CAPITAINE. | NOM DU NAVIRE. | NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE. | TONNAGE. | PROVENANCE. | CHARGEMENT D'ENTRÉE (OU SUR LEST) | DESTINATION. | CHARGEMENT DE SORTIE (OU SUR LEST.) | DATE DU DÉPART. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | |

## RECAPITULATION.

NAVIRES. CHARGEMENT.

MODÈLE 2.

# Semestre de l'année 18 .

CONSULAT-GÉNÉRAL / CONSULAT } DES PAYS-BAS à . . . . .

*Navires Néerlandais entrés dans le port de . . . . . . . . , venant de ports étrangers.*

| NOMBRE DE NAVIRES. | DATE DE L'ARRIVÉE. | NOM DU CAPITAINE. | NOM DU NAVIRE. | NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE. | TONNAGE. | PROVENANCE. | CHARGEMENT D'ENTRÉE (OU SUR LEST.) | DESTINATION. | CHARGEMENT DE SORTIE (OU SUR LEST.) | DATE DU DÉPART. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | |

## RÉCAPITULATION.

| NAVIRES. | CHARGEMENT. |
|---|---|
| | |

MODÈLE 3.

# Semestre de l'année 18 .

CONSULAT-GÉNÉRAL / CONSULAT } DES PAYS-BAS à . . . . .

*Navires étrangers entrés dans le port de . . . . . . . . . , venant directement des ports des Pays-Bas ou de ses colonies.*

| NOMBRE DE NAVIRES. | DATE DE L'ARRIVÉE. | NOM DU CAPITAINE. | NOM DU NAVIRE. | NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE. | TONNAGE. | PROVENANCE | CHARGEMENT D'ENTRÉE (OU SUR LEST.) | DESTINATION. | CHARGEMENT DE SORTIE (OU SUR LEST.) | DATE DU DÉPART. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | |

## RECAPITULATION.

NAVIRES CHARGEMENT.

MODÈLE 4.

# Semestre de l'année 18 .

CONSULAT-GÉNÉRAL / CONSULAT } DES PAYS-BAS à . . . . .

*Navires Néerlandais sortis du port de . . . . . . . . . , pour des ports des Pays-Bas ou de ses colonies.*

| NOMBRE DE NAVIRES. | DATE DE L'ARRIVÉE. | NOM DU CAPITAINE. | NOM DU NAVIRE. | NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE. | TONNAGE. | PROVENANCE. | CHARGEMENT D'ENTRÉE (OU SUR LEST.) | DESTINATION. | CHARGEMENT DE SORTIE (OU SUR LEST.) | DATE DU DÉPART. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | |

## RECAPITULATION.

NAVIRES. CHARGEMENT.

MODÈLE 5.

# Semestre de l'année 18 .

CONSULAT-GÉNÉRAL / CONSULAT des PAYS-BAS à . . . . .

*Navires Néerlandais sortis du port de . . . . . . . . , pour des ports étrangers.*

| NOMBRE DE NAVIRES. | DATE DE L'ARRIVÉE | NOM DU CAPITAINE. | NOM DU NAVIRE. | NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE. | TONNAGE. | PROVENANCE. | CHARGEMENT D'ENTRÉE (OU SUR LEST.) | DESTINATION. | CHARGEMENT DE SORTIE (OU SUR LEST.) | DATE DU DÉPART. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | |

## RÉCAPITULATION.

| NAVIRES. | CHARGEMENT. |
|---|---|

MODÈLE 6.

# Semestre de l'année 18 .

CONSULAT-GÉNÉRAL / CONSULAT } DES PAYS-BAS à , . . . .

*Navires étrangers sortis du port de . . . . . . . . ., pour des ports des Pays-Bas.*

| NOMBRE DE NAVIRES. | DATE DE L'ARRIVÉE. | NOM DU CAPITAINE. | NOM DU NAVIRE. | NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE. | TONNAGE. | PROVENANCE. | CHARGEMENT D'ENTRÉE (OU SUR LEST.) | DESTINATION. | CHARGEMENT DE SORTIE (OU SUR LEST.) | DATE DU DÉPART. | **Observations.** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | |

## RÉCAPITULATION.

NAVIRES. CHARGEMENT.

MODÈLE 7.

TRADUCTION.

DÉCLARATION de
(*Nom et qualité.*)
concernant (*nature de la prétention.*)

18 . .
Janvier pour . . . . . . . . . . . .
" " . . . . . . . . . . . .
Mars " . . . . . . . . . . . .
Faisant en monnaie des Pays-Bas à raison de
*cours de change*) . . . . . . . . . . . *f*
Soit (*montant en toutes lettres.*)

Je soussigné déclare, sur le serment prêté à l'État, le présent compte avoir été dressé de bonne foi, et tous les débours y portés avoir été réellement faits pour le service du royaume.

---

MODÈLE 7.

DECLARATIE van
(*Naam en qualiteit.*)
wegens (*aard der vordering.*)

18 . .
Januarij voor . . . . . . . . . . . .
" " . . . . . . . . . . . .
Maart " . . . . . . . . . . . .
Zijnde in Nederlandsch geld. tot den koers van
Zegge (*bedrag in letters.*)

Ik ondergeteekende verklare op den eed, aan den Lande gedaan, dat deze rekening ter goeder trouw is opgemaakt, en dat alle de uitgaven, daarop gebragt, werkelijk ten dienste van het rijk zijn gedaan.

---

MODÈLE 8.

## MODÈLE DE LETTRES DE MER.

Reg. N .
Fol.

Signature du Patron.

Fait en Présence de moi.

Expédié à le , par moi des Droits d'Entrée et de Sortie et des Accises.

Le Capitaine ou Patron, à son arrivée dans un port étranger où réside un Ministre, Consul ou Agent des Pays-Bas, est tenu de lui représenter et faire viser cette Lettre de Mer dans le délai de trois fois vingt-quatre heures, sous peine d'un florin d'amende pour chaque last du port du navire.

(Les Armes du Roi)

Nous GUILLAUME, *par la grâce de Dieu, Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc., etc.*

Illustrissimes, Très-Illustres, Illustres Très-Puissants; Nobles, Vénérables, Sages, Discrets et Très-Prudents, Seigneurs, Empereurs, Rois, Républiques, Princes, Ducs, Comtes, Barons, Seigneurs, Bourgmestres, Échevins, Conseillers, ainsi que tous Juges, Officiers, Justiciers et Régents de toutes les bonnes Villes et places, qui Nos présentes lettres patentes verront, salut savoir faisons:

Qu'il Nous a été suffisamment certifié que le propriétaire (ou les propriétaires) du navire le . . . . . . . . . . . . . . . . a (*ou ont*) déclaré que ledit navire, Capitaine ou Patron . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . jaugeant. . . . . . . . . . . . . . last ou . . . . . . . , . . . . . . . tonneaux de mer, ayant . . . . . . . . ponts et portant . . . . . . mâts, lequel a été construit . . . . . . ce Pays, est un navire de ce Royaume, et que nuls sujets d'une Puissance étrangère n'ont quelque part ou intérêt en icelui.

Désirant que ledit Capitaine ou Patron soit favorisé dans l'exécution de son entreprise juste et raisonnable; à ces causes, Nous requérons toutes lesdites Puissances et Autorités et chacune en particulier, dans les états ou la juridiction desquelles ledit Capitaine se rendra avec son navire et sa cargaison, de l'accueillir favorablement et de le traiter de la manière convenable, lui permettant moyennant le paiement des droits et frais accoutumés, en traversant ou dépassant les ports et rivières de leur domaine ou juridiction, d'y passer, d'y naviguer, de les fréquenter et d'y exercer son négoce, là et de la manière qu'il jugera convenable; étant disposé à tous ces égards à la réciprocité.

Fait à la Haye, le . . . . . . . . . . . . . de l'an . . .

et de notre Règne, le. . . . . . . . . . . . . . . . .

Délivré au nom du Roi.

Le Directeur-Général des Droits d'Entrée et de Sortie et des Accises.

(Plus bas),

Le Secrétaire du Département.

---

MODÈLE 9.

*Modèle de la Déclaration de Propriété et Formule du Serment à prêter sur cette Déclaration, lorsque le navire n'appartient qu'à un seul Propriétaire.*

Je soussigné. . . . . . . . , . . . . . demeurant à . . . . . . . déclare par les présentes être seul propriétaire du navire le . . . . . construit à . . . . . . . ayant . . . . . . ponts et. . . . . . . mâts, du port de . . . . . . last ou . . . . . tonneaux de mer, appartenant au Port de . . . . . . se trouvant actuellement à . . . . . Capitaine . . . . .

(Signature du propriétaire).

---

*Prestation de serment sur la Déclaration ci-dessus devant le Tribunal de première instance ou devant le Juge de paix.*

Ce jourd'hui, le . . . est comparu par-devant Nous Juge de paix à . . . . . . assisté de notre Greffier, le sieur . . . . . demeurant à . . . . . . lequel après nous avoir remis la déclaration de propriété ci-dessus, ensemble le contrat passé avec le constructeur, ou le dernier contrat de vente du navire y désigné, a prêté entre nos mains et signé en notre présence le serment dont la teneur suit:

„Je . . . . . . demeurant à . . . . . . jure que le navire le . „ . . . construit à . . . . . .ayant . . . . . ponts et . . . „mâts, du port de . . . . . . last ou . . . , tonneaux de mer, „appartenant au port de . . . . . . se trouvant actuellement à . . „ . . . Capitaine . . . . . appartient en totalité à moi seul; que „(nommément en cas de vente) j'ai acheté ledit navire, et que la vente „m'en a été faite purement et simplement, sans qu'aucune part ou intérêt „en icelui ait été réservé ou promis, ou qu'il doive en être postérieurement compté, au profit de qui que ce soit, bien moins encore au profit de „quelque étranger; que je suis sujet du Royaume des Pays-Bas, possédant „les qualités requises par la Loi en vigueur sur les Lettres de Mer et „les Passeports Turcs, et enfin, qu'il n'a été baillé des fonds sur ledit „navire par aucun étranger.

„Ainsi Dieu me soit en aide!"

(Signature du propriétaire).

Est aussi comparu par-devant Nous N. N., commandant le navire ci-dessus désigné, lequel, après que la déclaration ci-dessus, faite par le propriétaire, lui a été représentée, a pareillement prêté, entre Nos mains, et signé en Notre présence, le serment qui suit:

„Je . . . . Capitaine commandant le navire le . . . . ponts „et . . . . mâts, du port de . . . . last ou . . . tonneaux „de mer, jure que ce navire, pour autant qu'il est à ma connaissance „appartient uniquement et en totalité, au sieur . . . . . demeurant „à . . . . et ici présent, et qu'il ne m'est point connu qu'aucun étranger ait dans ledit navire une part ou un intérêt quelconque.

„Ainsi Dieu me soit en aide!"

(Signature du Patron).

Et avons Nous, Président du Tribunal de première instance ou Juge de paix, dûment examiné le contrat fait avec le constructeur ou le dernier contrat de vente à nous exhibé par ledit propriétaire, et l'avons fait enregistrer en Notre greffe sous la cote . . . . .

Et avons du tout dressé le présent acte, auquel nous avons signé avec le Greffier.

---

*Modèle de Déclaration des Armateurs, et Formule du Serment à prêter sur icelle, lorsqu'un navire appartient à plusieurs propriétaires.*

Nous soussignés . . . . . . . demeurant à . . . . . . , . régisseur et principaux co-Armateurs du navire, le . . . . ., construit à . . . . . ayant . . . . . ponts et . . . . . mâts, du port de . . . . . last ou . . . . . tonneaux de mer, appartenant au port de . . . . . se trouvant actuellement à . . . . .. capitaine . . . . déclarons, que Nous, conjointement avec Nos co-Armateurs ci-après dénommés, sommes les seuls propriétaires du navire ci-dessus désigné, et ce, chacun pour la part qui sera exprimée en regard de son nom, savoir:

NN, demeurant à . . . . . . . . régisseur.
NN, . . . . . . . . . . . . . . . . .
NN, . . . . . . . . . . . . . . . . .

(Signature du régisseur et des principaux propriétaires).

---

*Prestation de Serment sur cette déclaration, devant le Tribunal de première instance ou devant le Juge de paix.*

Ce jourd'hui . . . . . sont comparus par-devant nous . . . . . les sieurs NN, demeurant à . . . . et NN, demeurant à . . . . lesquels, après nous avoir exhibé la déclaration ci-dessus, ensemble le contrat passé avec le constructeur, ou le dernier contrat de vente du navire y désigné, ont là-dessus prêté entre nos mains et ont signé en notre présence, le serment dont la teneur suit:

„Nous NN, demeurant à . . . . et NN, demeurant à . . . ., „régisseur et principaux Armateurs du navire, le . . . . . construit „à . . . . ., ayant . . . . . ponts et . . . . mâts, du port de „. . last, ou . . tonneaux de mer, appartenant au port de . . . . „se trouvant actuellement à . . . . ., capitaine . . . . ., jurons, „et ce, quant à notre propriété personnelle, *positivement,* et pour ce qui „concerne la propriété de nos co-Armateurs, *pour autant qu'il est à* „*notre connaissance,* que nous conjointement avec nos co-propriétaires „dénommés dans la déclaration ci-dessus, par nous exhibée, sommes „les seuls Armateurs dudit navire; que (nommément en cas d'achat), „nous avons acheté ledit navire, et que la vente nous en a été faite „purement et simplement, sans qu'aucune part ou intérêt en icelui ait „été réservé ou promis, ou qu'il en doive être postérieurement compté „au profit de qui que ce soit, bien moins encore au profit de quelque „étranger; que nous sommes tous sujets du royaume des Pays-Bas, „possédant les qualités requises par la Loi en vigueur sur les Lettres „de Mer et les Passeports Turcs, et enfin qu'il n'a été baillé des fonds „sur ledit navire par aucun étranger.

„Ainsi Dieu me soit en aide!"

(Signature du régisseur et des principaux propriétaires).

Est en même-temps comparu par devant nous NN, commandant le Navire ci-dessus désigné, lequel, après que la déclaration ci-dessus, faite par les armateurs, lui a été représentée, a pareillement prêté entre nos mains, et signé en notre présence, le serment qui suit:

„Je . . . . . capitaine commandant le Navire le . . . . . ayant „ . . . . ponts et . . . . . mâts, du port de . . last, ou . „tonneaux de mer, jure que, pour autant qu'il est à ma connaissance, „le nom d'aucun des Armateurs n'a été recélé sur la déclaration qui m'a „aujourd'hui été représentée, et qu'il n'est point en ma connaissance

„qu'aucun étranger ait, directement ou indirectement, quelque part ou „intérêt dans ledit Navire.

„Ainsi Dieu me soit en aide!"

(Signature du Capitaine ou Patron).

Et avons Nous Président du Tribunal de Première instance ou Juge de paix, dûment examiné le Contrat fait avec le Constructeur ou le dernier Contrat de vente à nous exhibé par lesdits régisseurs et principaux co-Armateurs, et l'avons fait enregistrer en notre Greffe sous la cote . . .

De tout quoi avons dressé le présent acte, signé de nous et de notre Greffier.

MODÈLE 10.

## FORMULE DES PASSEPORTS TURCS.

*Nous* **GUILLAUME,** *par la grâce de Dieu, roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc., etc.*

**A tous ceux qui la présente verront:**

nregistré . Le ser- nt requis té fait sur Passe- ort, par- evant le ussigné. des Droits Entrée et Sortie et Accises

**Laissez passer le Navire . . . ., Capitaine . . . ., avec ses Passagers, Effets et Marchandises, sans aucun empêchement ou saisie; Nous étant dûment prouvé que ledit Navire appartient à des habitants de Notre Royaume.**

**Donné à . . . ., le . . . . de l'an . . et de Notre règne le . . . .**

**Délivré par ordre de Sa Majesté,**

**Le Directeur-Général, etc.**

**Par ordonnance d'icelui.**

---

*Formule de la déclaration sous serment qui doit être faite, conformément à l'art. 25 de la présente Loi, par deux des principaux Armateurs (y compris le Régisseur, s'il est du nombre des Armateurs), entre les mains du Directeur des Droits d'Entrée et de Sortie et des Accises, avant la délivrance des Passeports Turcs.*

**„Nous soussignés . . . . . . . . . demeurant à . . . . . . déclarons que le navire nommé . . . . . ., ayant . . . . . „ponts et . . . . . mâts, du port de . . . . last ou . . . . „tonneaux de mer, Capitaine . . . . . se trouvant actuellement à „ . . . . . a été construit . . . . . . . . . . . . . . . . . „Royaume des Pays-Bas, et nommément à . . . que nous, conjointement „avec nos co-armateurs, sommes tous sujets de ce Royaume, possédant les „qualités requises par la Loi sur les Lettres de mer et les Passeports „Turcs et que pour autant qu'il est à notre connaissance, nous sommes „les seuls Propriétaires et Armateurs dudit navire; qu'ainsi nul autre que „nous, bien moins encore aucun étranger, n'a quelque part ou action en „icelui; ni n'est par nous reconnu comme tel; qu'il n'a été par aucun „étranger baillé des fonds sur ledit navire, qu'il ne lui a été réservé, n'**

„promis, et qu'il ne lui sera postérieurement tenu compte d'aucun intérêt „en icelui; enfin, que ledit navire a été ou sera équipé, armé et avitaillé „dans le Royaume des Pays-Bas.

„Ainsi Dieu me soit en aide!"

(Signature de deux principaux Armateurs.)

---

*Formule de la déclaration sous serment, qui doit être faite, s'il n'y a qu'un Armateur.*

„Je soussigné . . . . . demeurant à . . . . . . déclare que „le navire nommé . . . . . . ayant . . . . ponts et . . . „mâts, du port de . . . . . . last ou de . . . . . . „tonneaux de „mer, Capitaine . . . . . . . se trouvant actuellement à . . . . . „a été construit . . . . . . Royaume des Pays-Bas, et nommément à „ . . . . que je suis sujet du Royaume, possédant les qualités requi- „ses par la Loi en vigueur sur les Lettres de Mer et Passeports Turcs, et „que je suis le seul Propriétaire et Armateur dudit navire, qu'ainsi nul „autre que moi, bien moins encore aucun étranger, n'a quelque part ou „action en icelui, ni n'est par moi reconnu comme tel, qu'il n'a été par „aucun étranger baillé des fonds sur ledit navire, qu'il ne lui a été ré- servé, ni promis, et qu'il ne lui sera postérieurement tenu compte d'aucun „intérêt en icelui, enfin, que ledit navire a été ou sera équipé, armé et „avitaillé dans le Royaume des Pays-Bas.

„Ainsi Dieu me soit en aide."

(Signature du propriétaire).

---

MODÈLE 11.

A.

# MONSTERROL.

Ten overstaan van mij
Waterschout te *Amsterdam*, verklaart de ondergeteekende
Schipper ter koopvaardij, ter eenre zijde, als zoodanig gehuurd te hebben de mede ondergeteekenden, wier betrekking, namen, ouderdom, geboorte- of woonplaats, zoo mede het bedrag der aan ieder toegekende gagie bij de in deze monsterrol worden vermeld, ter andere zijde, die allen verklaren, ieder in zijne vermelde betrekking, zich verhuurd te hebben aan den ondergeteekende ter eenre zijde, of diens opvolger, om met het Nederlandsche schip, genaamd
groot gemeten lasten, thans liggende te , eene reis te doen naar en voorts naar zoodanige andere plaatsen, als de Schipper, of diens opvolger zal goedvinden, en daarmede terug te komen te en zulks op de volgende

VOORWAARDEN:

Art. 1.

Een ieder zal op den tijd door den Schipper bepaald, aan boord moeten komen, voorzien van al hetgeen hij in zijne betrekking voor de reis noodig heeft.

Niemand zal zonder diens verlof van boord mogen gaan, of buiten boord vernachten.

Niemand zal zijn goed weder van boord mogen brengen zonder voorkennis van den Schipper, en bij voorkennis alleen na visitatie van den Schipper, of den Stuurman.

Art. 2.

De Stuurman verklaart vroeger naar de bestemmingsplaats van het schip, in qualiteit van officier gevaren te hebben.

Art. 3.

Wanneer nog binnenslands zijnde, mogt worden ontdekt, dat eenig schepeling niet bekwaam is voor de betrekking, waarvoor hij zich heeft verhuurd, of zich doorgaande schuldig maakt, aan dronkenschap, twist of stoorniswekkende onzedelijkheid, zal de Schipper geregtigd zijn, hem af

te danken, zonder eenige betaling van gagie, terwijl het reeds genotene terug gegeven moet worden. Indien deze ontdekking later geschiedt, zal de Schipper hem zoodanige qualiteit en gagie toekennen, als hij voegzaam zal oordeelen, en zulks onverminderd zoodanige verdere straffen, als daartegen bij de wet zijn gesteld.

Art. 4.

Het verblijf van den Doctor en de Officieren zal zyn in de daarvoor voor hen ingerigte plaatsen, en voor de verdere schepelingen in het volkslogies, zoodanig als dit een en ander thans aan boord is ingerigt en door de schepelingen is bezigtigd en goedgekeurd; terwijl er voor ieder man voet ruimte tot ligging is afgezonderd.

Eene betamelijke behandeling wordt aan de schepelingen door den Schipper verzekerd.

Scheepsofficieren zijn de Stuurlieden.

Art. 5.

Een ieder zal zich te vreden moeten houden met het volgend rantsoen, als:

Per week:

2 N.P. hard Brood,
2 kop Gort, of Rijst in verhouding,
1.50 N.P. gezouten Vleesch } of in mindering daarvan eens
0.75 „ gerookt Spek } in de week Stokvisch,
0.35 „ Boter, of Olie, of Suiker,
0.25 „ Kaas,
1½ kop groene Erwten of witte Boonen, voor 3 rantsoenen,
1½ „ graauwe „ „ bruine „ „ 2 „
0.80 N.P. Tarwe of Grutte Meel,
0.05 „ Thee,
0.25 „ Koffij,

475 litre Water per dag.

Zout, Azijn en Mostaard naar vereischte.

Op de schepen naar de Oost-Indiën bestemd, om de 14 dagen:

0.75 N.P. Zuurkool of Snijboonen, } waardoor op dien dag vervalt
0.10 „ Agurken of Komkommers, } het rantsoen Meel, Boonen
0.007 „ Knoflook, } of Erwten.

Niet in zee zijnde, vermag de Schipper de rantsoenbepaling te wijzigen, door het verschaffen van versche eetwaren.

Buitenslands zullen, in geval van onbruikbare provisie, de schepelingen zich moeten te vreden stellen met provisiën, die aldaar gebruikelijk en te verkrijgen zijn.

Indien ten gevolge van langen reis of eenig toeval, de Schipper en Officieren het noodzakelijk oordeelen, het gemeld rantsoen te verminderen, zullen de schepelingen zich hiermede te vreden moeten houden; van het ingehouden of minder gebruikte zal behoorlijk aanteekening gehouden worden. Bijaldien dit meer dan een vierde van het rantsoen bedraagt, zal voor iedere week gemis één dag gagie goedgedaan worden.

In dit geval zal de waarde van de alzoo minder verbruikte levensmiddelen, bij de afmonstering tusschen de schepelingen worden verdeeld, als vergoeding voor het geleden ongerief, ingevolge Art. 22, al. 2 der Wet op de Huishouding en Tucht aan boord van Koopvaardijschepen.

Art. 6.

Elk schepeling is verpligt de bevelen van den Schipper en de Officieren, ieder in zijne qualiteit, te gehoorzamen, zelfs op Zon- en Feestdagen de gelaste werkzaamheden te verrigten en zich van wanorde, vechterij, dronkenschap en van alle onzedelijkheid te onthouden.

Art. 7.

Elk schepeling is gehouden den Schipper bij te staan in geval van aanranding en rampen, het schip en de lading overkomende.

Art. 8.

Wanneer een schepeling, buiten 's lands ziek zijnde achter gelaten is en na het vertrek van het schip herstelt, zal hij verpligt zijn op aanwijzing van den Nederlandschen Consul, of agent van het schip, waartoe hij behoord heeft, zoo mogelijk op een ander schip over te gaan en daarop het gewone scheepswerk te verrigten, even alsof hij daarop gemonsterd ware, en zal in dat geval de minder verdiende gagie aan hem worden vergoed, doch zal het meerdere ten zijnen voordeele zijn. Een scheepsofficier zal echter steeds kunnen vorderen weder als scheepsofficier geplaatst te worden. Ingeval van achterlating van eenen zieken schepeling bij het naar zee zeilen uit het land, waar de reis eenen aanvang heeft genomen, heeft de herstelde schepeling geene verdere aanspraak op gagie dan bij de aanmonstering op hand ontvangen.

Ieder schepeling, die gedurende de reis in dienst van het schip ziek, of in gevecht tegen vijanden of zeeroovers gewond of verminkt wordt, blijft zijn loon behouden en is bovendien geregtigd tot oppassing en genezing, en in geval van verminking, tot schadeloosstelling op zoodanigen voet en op zoodanige wijze, als de regter in geval van verschil zal oordeelen te behooren.

Ingeval van ziekte heeft de schepeling aanspraak op verpleging gedurende hoogstens eene maand na de tehuiskomst van het schip.

De gagie van dengenen, die wegens ziekte gedurende de reis buiten 's lands mogt worden achtergelaten, zal, behalve in het geval van het eerste lid van dit Art., niet langer berekend worden, dan tot de afmonstering der overige equipagie na volbragte reis.

Art. 9.

Iemand voor het aan boord komen, of later buiten scheepsdienst, of wel ten gevolge van eigen schuld ziek, gekwetst of verminkt wordende, blijven de kosten van oppassing en genezing te zijnen laste, en verbeurt gedurende zijne ziekte in het laatst geval alle regt op gagie.

Art. 10.

Gedurende de reis vermag de Schipper aan het scheepsvolk niet meer dan een derde van hun verdiend loon op rekening betalen.

Art, 11.

Bij afdanking buiten 's lands is de Schipper verpligt aan ieder schepeling het aan hem verschuldigde te betalen. Hij kan zulks doen door middel eener aanwijzing op den eigenaar, of boekhouder van het schip af te geven.

Art. 12.

De officieren noch het scheepsvolk vermogen onder eenig voorwendsel hoegenaamd den Schipper of het schip, ook omtrent de zeewaardigheid van hetzelve, voor den afloop der reis met procedures, van welken aard ook, aanvallen of belemmeren, op verbeurte van hun vollen loon, ten behoeve der Reederij.

Een derde van het scheepsvolk heeft echter het regt, om buiten 's lands een onderzoek te verzoeken over de deugdzaamheid en genoegzaamheid der victualie, alsmede over onvoldoende ligging of ruimte na de afreis ontstaan.

Dit onderzoek wordt op dat verzoek door den Nederlandschen Consul, of bij gebreke van dezen in de koloniën of bezittingen van het rijk in andere werelddeelen door de plaatselijke autoriteit ingesteld.

Ingeval van gegrondheid der klagten wordt de onbruikbare victualie tegen bruikbare, welke op zoodanige plaats te verkrijgen is, ingewisseld, of in het gebrekkige voorzien.

Indien de Schipper het scheepsvolk mishandelt, of hun spijs of drank mogt onthouden hebben, hebben zij, wanneer het schip zich in eene haven bevindt, het regt uit dien hoofde hun ontslag bij de daartoe bevoegde magt te vragen.

Wanneer een der bovengenoemde klagten ongegrond mogt worden bevonden, komen de gemaakte kosten ten laste der klagers, en zulks,

onverminderd hunne verpligting tot vergoeding van kosten, schade en interessen, zoo daartoe gronden zijn.

Art. 13.

Na het eindigen der reis, waarvoor het scheepsvolk aangenomen is, hetzelve op verlangen van den Schipper, of de eigenaren van het schip gehouden het te lossen, watervast en bezemschoon te maken, te onttakelen, op de ligplaats te brengen en vast te maken, en wijders binnen drie dagen na de lossing of ontlading van het schip eene verklaring, hetzij alleen, of met den Schipper, af te leggen en met eede te bekrachtigen.

Art. 14.

Een deserteur verbeurt, onverminderd de straf bij de wet bepaald, al zijne verdiende gagie en alle zijne aan boord gebleven goederen, ten behoeve der Reederij.

Daarenboven is hij verpligt te vergoeden alle schade, hoe ook genaamd, voortspruitende uit zijne desertie, hieronder begrepen de meerdere gagie, die welligt aan zijnen opvolger zal zijn betaald, benevens alle kosten, aangewend tot zijne opsporing en weder aan boord brenging.

Art. 15

De Stuurman is verpligt voor de behoorlijke overneming, ontvangst, sluiting en plaatsing der goederen te zorgen. Wanneer het schip koopmansgoederen in heeft, moet hij dag en nacht aan boord blijven en voor de sluiting, vooral des nachts, zorg dragen, op straffe van eene halve maand gagie behoudens schadevergoeding voor te min uitlevering of ontlossing, even als voor iedere andere, door zijne schuld, of nalatigheid veroorzaakte schade.

Art. 16.

Ieder schepeling is verpligt zich betamelijk en overeenkomstig de regeen van goede orde, zoo met opzigt tot de openbare godsdienstoefeningen, als bij andere gelegenheden te gedragen.

Art. 17.

Niemand vermag eenige koopmansgoederen, zonder toestemming van den Schipper, veel min eenige contrabande aan boord nemen, op verbeurte van het goed, en in geval van contrabande, daarenboven van alle gagiën, ten behoeve van de reederij, terwijl alle schade, uit zoodanige daad voortspruitende, op den schuldige zal worden verhaald.

Art. 18.

De Schipper heeft ten allen tijde het regt om inspectie over de goederen van de schepelingen te houden, en verbodene en schadelijke goederen onder zijn bewaring te nemen.

In eene buitenlandsche haven vermag hij evenzeer den geheelen voorraad van kleederen van sommigen, of allen schepelingen onder zijne bewaring nemen, tot dat het schip weder in zee zal zijn gegaan.

Gedurende de reis vermogen de schepelingen zonder vergunning van den Schipper noch aan elkander, noch aan anderen kleedingstukken verkoopen, wegschenken of verruilen, op boete van eene halve maand gagie.

De schipper is verpligt van iederen schepeling bij de aanmonstering het signalement te doen opnemen en eene kopij daarvan gedurende de geheele reis aan boord te houden terwijl de officieren en schepelingen den zijn zulks toe te laten.

Art. 19.

Wanneer gedurende de reis een of meer schepelingen mogten deserteeren en de Schipper desniettegenstaande begrijpt zonder aanneming van nieuwe schepelingen de reis te kunnen vervolgen, vermag niemand zich daartegen verzetten, doch zal in zoodanig geval van den dag, waarop de reis is vervolgd, tot aan dien, waarop andere schepelingen in de plaats der gedeserteerden zijn aangenomen, voor ieder weggeloopen man de matrozengagie, die volgens de monsterrol moet betaald worden, tusschen de overigen, worden verdeeld.

Art. 20.

Alle schepelingen, die zich als bevaren aangeven, zijn uit dien hoofde aansprakelijk voor alle schade, door hunne onkunde ontstaan.

Art. 21.

De bedongen maandgelden, waarvan de ondergeteekenden ter andere zijde erkennen . . . maand op hand ontvangen te hebben, zullen derzelver aanvang nemen den . . .

Art. 22.

De verbeurde gagiën zullen, voor zoo verre die niet uitdrukkelijk ten behoeve der reederij zijn gestipuleerd, komen ten profijte van het weldadig Zeemansfonds, opgerigt door het collegie Zeemanshoop, te Amsterdam.

Art. 23.

Indien gedurende de reis een schepeling komt te overlijden, zal, nadat er alvorens eene inventaris van zijne nalatenschap zal zijn opgemaakt, de Schipper het regt hebben, om, dit gerade oordeelende, zijne kleederen voor den mast te doen verkoopen, terwijl de kooppenningen, door de schepelingen verschuldigd, volgens het daarvan gehouden proces-verbaal van de verdiende gage, na afloop der reis, zullen worden ingehouden.

Desgelijks zal met den boedel van vermiste of gedeserteerde schepelingen worden gehandeld.

Door de overgifte des boedels aan de erfgenamen, den boekhouder van het schip, of den waterschout, vervalt iedere verdere aansprakelijkheid des Schippers.

Art. 24.

De ondergeteekenden ter andere zijde verklaren afstand te doen van het bepaalde bij de 3e en 5e alinea van Art. 440 Wetboek van Koophandel.

Art. 25.

Behalve het bij deze acte bepaalde, verbinden zich de ondergeteekenden na te komen hetgeen verder bij het Wetboek van Koophandel en de Wet, houdende bepalingen op de Huishouding en Tucht aan boord van Koopvaardijschepen, is voorgeschreven, van welke laatste Art. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 17, 20, 21, 22, 23, 24 en 26 hun bij de aanmonstering zijn voorgelezen.

Art. 26.

Elk geschil tusschen den schipper, de reederij en de equipage betreffende de gagiën en vergoeding die bij de ontscheping moeten betaald worden, zal door drie arbiters als goede mannen in het hoogste ressort zonder vorm van proces na verhoor van partijen worden beslist. Partijen zullen hunnen arbiter binnen 24 uur na sommatie aanwijzen en de benoemde arbiters mede binnen 24 uur een derden arbiter kiezen. Indien de benoemde arbiters over hunne keuze niet mogten eens worden, of in gebreke blijven die aan partijen mede te deelen of wel zoo partijen niet voldoen aan de sommatie, zoo zal de benoeming van drie arbiters geschieden ten verzoeke van de meest gereede partij door den president der regtbank ter plaatse der ontscheping en bij diens ontstentenis door den kantonregter; in de koloniën en bezittingen van het rijk buiten Europa door de plaatselijke autoriteit en in den vreemde door den Nederlandschen Consul.

AMSTERDAM, den 18 .

---

| KWALITEIT. | HANDTEEKENING. | OUDERDOM | GEBOORTE- OF WOONPLAATS. | GAGES. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

B. TRADUCTION.

CONSULAT-GÉNÉRAL<br>CONSULAT<br>ou<br>VICE-CONSULAT. } DES PAYS-BAS à . . . .

RÔLE D'ÉQUIPAGE.

Par-devant moi a déclaré d'une part le soussigné capitaine d'avoir engagé les soussignés d'autre part dont les qualités, noms, prénoms, âges, lieux de naissance ou de domicile ainsi que le montant des gages par { mois au voyage } sont mentionnés ci-dessous, lesquels soussignés d'autre part ont déclaré, chacun dans sa qualité énoncée, s'être engagés au soussigné d'une part ou à celui qui viendrait à lui succéder, pour naviguer à bord du navire Néerlandais nommé jaugeant lasts, se trouvant actuellement à du port de en destination de et de là vers tous les autres ports ou destinations que le capitaine, son successeur ou celui qui le remplace jugera à propos, et de retourner à sous les

CONDITIONS

Art. Ier.

Chacun sera tenu de se trouver à bord à l'époque fixée par le capitaine et d'être muni de tout ce dont il aura besoin dans sa qualité.

Personne ne pourra s'éloigner du navire ou coucher à terre sans la permission du capitaine.

Personne ne pourra débarquer ses hardes et ustensiles si ce n'est du consentement et après la visite du capitaine ou du second.

Art. 2.

Le second déclare avoir navigué comme officier antérieurement vers lieu de la destination du navire.

Art. 3.

Le capitaine pourra congédier avant le départ tout individu de l'équipage reconnu incapable de remplir les fonctions de la qualité en laquelle il s'est enrôlé ou s'il se rend coupable d'ivrognerie habituelle, de querelles ou d'immoralité révoltante, sans être tenu de lui payer ses gages; ce qui a été avancé sur le loyer devra être restitué.

Si ces faits sont reconnus après le départ du navire, le capitaine pourra donner à cet individu la qualité et les gages qu'il jugera à propos et cela sans préjudice d'autres peines encourues d'après la loi.

Art. 4.

Le logement du médecin et des officiers et pour les autres gens de l'équipage sera dans les lieux à eux destinés dans l'état actuel où ils se trouvent et dans lequel ils ont été vus et approuvés par eux, savoir qu'un espace de pieds est accordé à chaque individu pour le coucher. Un traitement convenable est assuré aux gens de l'équipage par le capitaine. Les officiers sont les timoniers.

Art. 5.

Chacun se contentera de la ration fixée par semaine

| | | |
|---|---|---|
| 2 | Kil. | de pain (biscuit), |
| 2,1 | „ | d'orge ou de riz en proportion, |
| 1,5 | „ | de viande salée } ou une fois par semaine |
| 0,75 | „ | de lard fumé } du stockfish, |
| 0,35 | „ | de beurre ou d'huile ou de sucre, |
| 0,25 | „ | de fromage, |
| 1,2 | „ | de pois verts ou haricots blancs pour 3 rations, |
| 1,2 | „ | de pois gris ou de fèves „ 2 „ |
| 0,8 | „ | de farine de froment ou de gruau, |
| 0,05 | „ | de thé, |
| 0,05 | „ | de café, |
| 4,75 | Litres | d'eau par jour. |

Du sel, du vinaigre et de la moutarde autant qu'ils en auront besoin.

A bord des navires en destination des Indes-Orientales, tous les quinze jours:

0,75 Kil. de choucroute ou de haricots,
0,10 „ de cornichons ou de concombres,
0,007 „ d'ail,
} au lieu de farine, de pois, ou de fèves

Le capitaine peut, n'étant pas en mer, changer les rations en y substituant des vivres frais. Les gens de l'équipage se contenteront à l'étranger des vivres que le capitaine peut se procurer en remplacement des vivres qui ne peuvent servir. Les gens de l'équipage se contenteront de la diminution des rations jugée nécessaire par le capitaine et les officiers à cause d'un voyage de longue durée ou d'un cas fortuit; cette diminution sera mentionnée dans le journal.

Dans ce cas, la valeur des vivres non distribués sera partagée comme indemnité à raison d'un jour de gage par semaine que dure cette diminution de plus d'un quart de la ration ordinaire, entre les gens de l'équipage, conformément à l'art. 22, al. 2 de la loi du 7 Mai 1856 contenant des dispositions par rapport à l'ordre et à la discipline à bord des navires marchands.

Art. 6.

Tout individu de l'équipage est tenu d'obéir aux ordres du capitaine et des officiers chacun dans sa qualité, de travailler même les dimanches et jours fériés et de s'abstenir de toute sorte de désordres, de voies de fait, d'ivrognerie et d'immoralité.

Art. 7.

Toute personne de l'équipage est tenu d'assister le capitaine dans tous les cas d'attaque ou de désastre survenus au bâtiment et à la cargaison.

Art. 8.

Quand un homme de l'équipage étant malade à l'étranger ne peut continuer le voyage, il sera tenu après son rétablissement de passer, sur l'ordre du Consul Néerlandais ou de l'agent du navire, à bord d'un autre bâtiment et d'y faire son service ordinaire comme s'il y était enrôlé; il lui sera bonifié ce qu'il perdra en loyer tandis qu'une augmentation reste à son profit. Un officier a droit d'être replacé dans le même grade qu'il avait.

En cas qu'un homme de l'équipage soit laissé à terre au départ du navire du lieu où le voyage commence, il ne pourra étant rétabli réclamer d'autre loyer que ce qui lui aura été avancé.

Toute personne de l'équipage qui tombe malade pendant le voyage, ou qui, soit au service du navire, soit dans un combat contre l'ennemi ou des pirates, est blessée ou mutilée, doit être payée de ses loyers, traitée et pansée,

et, en cas de mutilation, indemnisée à l'arbitrage du juge, s'il y a contestation.

En cas de maladie, un homme de l'équipage n'a droit à être pansé que tout au plus pendant un mois après le retour du navire.

Le loyer de celui qui a été laissé à l'étranger à cause de maladie ne sera compté que jusqu'au débarquement des autres personnes de l'équipage après le retour, excepté dans le cas énoncé dans le premier alinea de cet article.

Art. 9.

Si quelqu'un avant de venir à bord ou plus tard hors du service du navire, ou bien par sa propre faute était malade, blessé ou mutilé, les frais du traitement et pansement resteront à sa charge et il perdra ses loyers durant sa maladie.

Art. 10.

Il est défendu au capitaine d'avancer aux gens de l'équipage au-delà d'un tiers de leurs gages.

Art. 11.

En cas de congé à l'étranger, le capitaine est tenu de payer à chacun de l'équipage ce qui lui est dû. Il pourra le faire en donnant une traite sur le propriétaire ou le directeur du navire.

Art. 12.

Il est défendu aux officiers ou gens de l'équipage d'intenter sous quel prétexte que ce soit, même d'innavigabilité, un procès quelconque contre le capitaine ou le navire avant la fin du voyage, sous peine de perdre leurs gages au profit des armateurs.

Un tiers de l'équipage a le droit de demander à l'étranger une enquête à l'égard de la qualité et de la suffisance des vivres, du coucher ou d'espace insuffisant survenu après le départ. Cette enquête est ordonnée par suite de ladite demande par le Consul des Pays-Bas ou, à son défaut et dans les colonies ou possessions de l'état dans d'autres parties du monde, par l'autorité locale.

Si les plaintes sont reconnues fondées, on remplacera par de bons vivres si on peut se les procurer ceux qui ne peuvent pas servir, et il sera pourvu à ce qui manque.

Si le capitaine a maltraité les gens de l'équipage ou retenu la nourriture ou la boisson, ils pourront, lorsque le navire se trouve dans un port, demander la résiliation de leur engagement à l'autorité compétente.

Les frais de l'enquête resteront à la charge de ceux qui se sont plaints

si leur plainte est reconnue non fondée, sans préjudice de leur obligation en dommages et intérêts s'il y a lieu.

Art. 13.

Les gens de l'équipage, après avoir fini le voyage pour lequel ils sont engagés, seront obligés à la réquisition du capitaine ou des propriétaires du navire de décharger le bâtiment, de l'amarrer, de le dépareiller, de le conduire dans un lieu sûr et de l'y attacher, de faire leur rapport et de l'affirmer sous serment soit séparément soit conjointement avec le capitaine, dans les trois jours après la décharge du navire.

Art. 14.

Celui qui déserte perdra, sans préjudice de la peine fixée par la loi, tous ses gages ainsi que ses effets restés à bord, au profit des armateurs. Il est en outre tenu de payer tous les dommages résultant de sa désertion, y compris le surplus de loyer que l'on devra payer à celui qui le remplace, ainsi que les frais de recherche et les frais faits pour le ramener à bord.

Art. 15.

Le second est obligé de veiller à ce que les marchandises soient convenablement arrimées et placées, de rester à bord jour et nuit lorsque le navire est chargé de marchandises, de prendre soin, surtout la nuit, de fermer les écoutilles, sous peine de la perte de ses loyers pendant quinze jours indépendamment des dommages qui résulteront d'une diminution constatée au déchargement ou de toute autre cause provenant de sa faute ou de sa négligence.

Art. 16.

Les officiers et les gens de l'équipage sont obligés de se comporter d'une manière convenable et selon les règles du bon ordre, tant en ce qui touche le culte religieux que dans toutes les autres occasions.

Art. 17.

Personne ne peut charger des marchandises sans le consentement du capitaine, ni avoir à bord des contrebandes, sous peine de confiscation et, en cas de contrebande, sous peine de la perte totale des gages au profit des armateurs; tous les dommages résultant de cette contravention devront être payés par le coupable.

Art. 18.

Le capitaine a le droit de visiter en tout temps les effets des gens de l'équipage, de saisir et de garder pendant le voyage les objets prohibés ou nuisibles. Le capitaine pourra dans un port étranger, s'il le juge nécessaire, prendre sous sa garde toutes les hardes d'un ou de plusieurs

des gens de l'équipage jusqu'à ce que le navire ait repris la mer.

Les gens de l'équipage ne peuvent sans le consentement du capitaine ni se donner, ni se vendre, ni troquer leurs effets, sous peine de la perte d'un demi-mois de loyer.

Art. 19.

Le capitaine est tenu de prendre de chaque homme de l'équipage le signalement exact lors de l'enrôlement, de le garder à bord pendant toute la durée du voyage et d'en déposer une copie au fonctionnaire par-devant lequel se signera le rôle d'équipage. Tout homme de l'équipage doit se soumettre à cette formalité.

Si un ou plusieurs des gens de l'équipage désertent pendant le voyage, et que le capitaine juge pouvoir continuer le voyage sans en engager d'autres, personne ne pourra s'y opposer; mais dans ce cas on partagera entre ceux qui sont restés les loyers des déserteurs à compter du jour de la désertion jusqu'au jour que des remplaçants sont enrôlés.

Art. 20.

Tout homme de l'équipage qui en s'engageant déclare avoir navigué est par ce seul fait passible des dommages et intérêts causés par son impéritie.

Art. 21.

Les loyers dont les soussignés d'autre part reconnaissent avoir reçu comme avance mois commencent à dater du

Art. 22.

Les gages confisqués comme amende viendront au profit

à moins qu'il ne soit expressément convenu que cela sera au profit des armateurs.

Art. 23.

Si quelqu'un de l'équipage venait à mourir pendant le voyage, le capitaine sera autorisé s'il le juge convenable, après avoir dressé un inventaire de sa succession, à vendre ses hardes devant le grand mât et à retenir le montant de la vente des loyers de ceux de l'équipage qui les auront achetées. Il en sera de même des effets d'un homme de l'équipage déserté ou perdu.

La responsabilité du capitaine cesse quand il aura délivré tout ce qui appartient à la succession aux héritiers, au directeur du navire ou au commissaire maritime (*waterschout*).

Art. 24.

Les soussignés d'autre part déclarent renoncer aux dispositions des alinea 3 et 5 de l'art. 440, Code de Commerce.

Art. 25.

Les soussignés s'engagent à remplir, outre ce qui est énoncé par le présent acte, toutes les dispositions les concernant, prescrites par le Code de Commerce et la loi du 7 Mai 1856, par rapport à l'ordre et à la discipline à bord des navires marchands, dont il leur a été fait lecture des art. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 17, 20, 21, 22, 23, 24 et 26.

Art. 26.

Toutes contestations entre le capitaine, l'armateur et les gens de l'équipage, par rapport aux gages et indemnités à payer lors du débarquement, seront jugées et décidées sans forme de procès, en dernier ressort, après avoir entendu les parties par des arbitres comme prud'hommes. Chacune des parties nommera son arbitre dans les 24 heures après sommation, et ces deux arbitres choisiront également dans les 24 heures le troisième. Dans le cas que les arbitres ne pourraient s'accorder dans leur choix, ou à défaut de le faire connaître aux parties, ou que celles-ci ne satisferaient pas à la sommation, la nomination des trois arbitres sera faite aux Pays-Bas sur la requête de la partie la plus diligente par le président du tribunal d'arrondissement du lieu de débarquement ou à son défaut par le juge du canton; dans les colonies et possessions de l'état hors l'Europe, par l'autorité locale, et dans des ports à l'étranger, par le Consul des Pays-Bas.

| QUALITÉ. | SIGNATURE. | AGE. | LIEU DE NAISSANCE OU DOMICILE. | GAGES. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

MODÈLE 12.

*Requête d'un capitaine au Consul pour ordonner une expertise du navire et de la cargaison.*

Au Consul de S. M. le roi des Pays-Bas à . . . .

Monsieur le Consul,

Le soussigné . . . . capitaine commandant le navire . . . . . de . . . . jaugeant . . . lasts, actuellement dans ce port comme port de refuge, venu de . . . . en destination de . . . . avec une cargaison consistant en . . . . a l'honneur de vous informer: qu'étant parti de . . . . . il a été forcé de relâcher dans ce port à cause des dommages soufferts par des actes volontaires, par jet à la mer, par le fait de couper des mâts, câbles, par l'abandon des ancres et autres objets pour le salut commun, ainsi qu'à cause de ceux occasionnés par tempête ou autres accidents de mer. Qu'il désire de faire constater légalement la nature et le chiffre de ces dommages, les moyens de réparations pour remettre le navire dans un état de navigabilité et la cargaison dans l'état d'être transportée sans danger, la valeur du navire dans son état endommagé et cela par des experts nommés et assermentés par vous qui déposeront le rapport de leur examen à votre chancellerie.

A cette fin, le soussigné capitaine s'adresse à vous, monsieur le Consul, pour vous prier de vouloir bien nommer *trois* 1) experts qui, après avoir prêté le serment voulu par la loi, feront l'examen demandé et déposeront leur rapport comme il est dit ci-dessus.

Fait à . . . .

(*Signature du capitaine*) . . . .

1) La loi de la procédure civile, art. 222, fixe le nombre des experts à trois — les parties *seules* peuvent convenir qu'il n'en sera nommé qu'un. — Les autorités compétentes doivent, à défaut d'une telle convention, suivre la prescription légale.

MODÈLE 13.

*Ordonnance du Consul à écrire sur la requête même.*

Nous . . . . Consul de S. M. le roi des Pas-Bas à . . . .

Vu la requête ci-dessus.

Considérant que la demande comme fondée sur la loi doit être accordée,

Nommons Mess. . . . . comme experts pour l'examen du navire messieurs . . . . comme experts pour l'examen de la cargaison.

Ordonnons qu'ils prêteront entre nos mains le serment . . . .

Fait à notre chancellerie ce . . .

(*Signature du Consul*) . . .

---

MODÈLE 14.

*Procès-verbal d'assermentation d'experts.*

Par-devant nous Consul des Pays-Bas à . . . ont comparu:

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

nommés par notre disposition du . . . à la requête du capitaine . . commandant le navire . . actuellement dans ce port; lesquels experts ci-dessus nommés ont déclaré accepter notre mandat et prêté le serment de faire leur examen d'après leur meilleure connaissance en fixant le commencement de leur opération au

Fait et signé après lecture par les experts et par nous Consul à notre chancellerie ce

(*suivent les signatures*) . . .

---

MODÈLE 15.

*Procès-verbal de dépôt d'un rapport par des experts.*

Par-devant nous Consul des Pays-Bas à , . . . a comparu le sieur . . nommé expert conjointement avec les sieurs . . . à la re-

quête du capitaine . . commandant le navire . . . par notre disposition en date du . . . afin de . . . lequel sieur . . . a déposé à notre chancellerie un rapport en date du . . . contenant le résultat de leur examen.

Dont acte.

Signé après lecture par le comparant et nous Consul à notre chancellerie ce . . .

(*suivent les signatures*) . . .

---

MODÈLE 16.

*Requête au Consul pour obtenir l'autorisation de vendre des marchandises pour couvrir les frais de réparations.*

Au Consul de S. M. le roi des Pays-Bas à . . .

Monsieur le Consul,

Le soussigné . . . capitaine commandant le navire nommé . . . se trouvant actuellement dans ce port de . . . a l'honneur de vous exposer qu'il a été obligé de relâcher dans ce port afin de réparer les dommages soufferts pendant son voyage de . . . à . . . tant par des événements de mer que par des actes volontaires pour le salut commun ;

qu'il a vainement tâché de faire face à ces dépenses par l'émission des traites sur le directeur du navire et que ses démarches pour emprunter la somme nécessaire par contrat à la grosse sur le navire et ce qui en dépend ainsi que sur la cargaison ont échoué;

qu'il ne lui reste que le seul moyen de vendre des marchandises jusqu'à concurrence des dépenses énoncées;

A cette fin, il s'adresse à vous, Monsieur le Consul, pour obtenir votre autorisation de vendre une partie des marchandises chargées à bord de son navire jusqu'à concurrence d'une somme de . . .

Fait à . . . ce . . .

(*signature*) . .

---



MODÈLE 17.

*Ordonnance du Consul sur la requête pour obtenir l'autorisation de vendre des marchandises pour couvrir les frais de réparations et de relâche.*

Nous Consul des Pays-Bas à . . . vu la requête ci-dessus.

Considérant que les faits y relatés sont exacts et que la demande suffisamment prouvée peut être accordée. Vu l'art. 372 du Code de Commerce,

autorise le capitaine . . . commandant le navire nommé . . . à vendre une partie des marchandises chargées à bord de son navire et cela jusqu'à concurrence d'une somme de . . . pour couvrir les frais de réparations et de relâche.

Fait à notre chancellerie à . . . ce . . .

(*signature*) . . .

---

MODÈLE 18.

*Bodemery brief op schip, lading en vracht.*

(Hollandais).

Ik ondergeteekende . . . 1) schipper van en voerende het schip genaamd . . . 2) groot . . 3) tonnen (of lasten) liggende thans met hetzelve te . . . 4) gereed zijnde om met de eerste gunstige gelegenheid te zeilen naar . . . 5), alwaar mijne regte ontlading zijn zal, verklaar mits deze ontvangen te hebben van . . . 6) wonende te . . . 7), de somma van . . . 8), ter zake van kosten gemaakt te . . . 9) als noodhaven en zulks op bodemery en regte avanturen der zee op mijn

1) *Nom, prénoms du capitaine.*
2) *Nom du navire.*
3) *Jaugeage.*
4) *Nom du port où le navire se trouve.*
5) *Destination.*
6) *Nom, prénoms et qualité du prêteur.*
7) *Domicile du prêteur.*
8) *Somme empruntée en lettres.*
9) *Port où le navire se trouve.*

voorschreven schip, kiel, takelaadje, oorlogstuig en alle scheepsgereedschappen de te verdienen vrachtpenningen en de lading bestaande in . . . 10) welke avonturen van de zee zullen geëindigd zijn en de bodemery daarvan verschenen . . 11) dagen nadat ik mijn anker zal hebben laten vallen op de reede van of in de haven van . . . 12) of ter zoodanige andere plaats alwaar mijne reize zal geëindigd zijn, in welk geval ik de voorschreven som van *f* . . . 13) met en benevens de daarop bedongen premie à . . 14) percent voor de avonturen van de zee uitmakende . . . 15) en dus te zamen de somma van . . . 16) tegen de cours van . . . 17) aanneem te zullen betalen aan . . . . 18) te . . . 19), hunne erven of regtverkrijgende binnen . . 20) dagen na arrivement van het voorzegde schip te . . . 21) of waar hetzelve anders zijne last breken of zijne reize eindigen zal, zullende echter bij onverhoopt verlies van mijn voorzegd schip, van de vracht of de lading door zee-evenementen of avary binnen den bepaalden tijd niets meer betaald behoeven te worden dan hetgeen daarvan teregt zal komen.

Tot voldoening waarvan ik bij privilegie mijn voorzegd schip, kiel, takelaadje, tuig, oorlogstuig en alle deszelfs gereedschappen, de te verdienen vrachtpenningen en de lading als voorzegd en voorts mijne persoon en goederen verbind als naar regten.

Aldus gedaan en geteekend in triplo den . . . 22) te . . . 23).

10) *Description de la cargaison.*
11) *Temps fixé pour l'échéance.*
12) *Destination du navire.*
13) *Somme empruntée en lettres*
14) *Profit maritime.*
15) *Chiffre du profit maritime en lettres.*
16) *Chiffre du capital et du profit maritime en lettres.*
17) *Cours de change.*
18) *Nom, prénoms et qualité du prêteur.*
19) *Domicile du prêteur,*
20) *Temps fixé pour l'échéance.*
21) *Destination du navire.*
22) *Date.*
23) *Nom du port où le contrat est exécuté.*





MODÈLE 19.

*Bottomry-Bond and Respondentia.*

(Anglais.)

To all to whom these presents shall come I . . . 1) master of the vessel called . , . 2) belonging to the port of . . . 3) of the burthen of . . 5) tons, or there about, now within the Harbour of . . . 6) send Greeting. Whereas I the said . . . 1), Master of the said vessel called the . . . 2) having whilst in the furtherance of a voyage from . . . 6) to . . . 7) (for orders), laden with a cargo of . . . 8) been constrained to deviate from the aforesaid voyage and put into this port of . . . 5) in consequence of the said vessel having encountered very violent and tempestuous weather, wherein she sustained considerable damage in her hull, masts, sails and rigging and where as I am at this time necessitated to take up, upon the adventure of the said vessel and her aforesaid cargo, as also the freight, the sum of . . . 9) for paying the expenses of the repairs of the said vessel in this port of . . . 5) her necessary disbursement and for fitting her for sea so as to enable her to resume and prosecute her aforesaid voyage to . . . 7) which sum Messieurs . . . 10), have at my request by public advertissement lent unto me and supplied me with the sum of . . . 9) at and after the rate of . . . 11) maritime interest advanced as aforesaid during the voyage of the said vessel from . . . 5) to . . . 7). Now therefore, these presents witness: That I the said . . . 1) do covenant, promise and agree to and with the said Messieurs . . . 10) by these presents that the said vessel shall, as soon as practicable after the date of these presents sail and depart without deviation for . . . 7), and I the said . . . 1) for and in consideration of the sum of . . . 9) to me in hand well and truly paid at the sealing and delivering of these presents by the said Messieurs . . . 10) do hereby bind myself, my heirs, executors and administrators, my goods and chattels, and particularly the said vessel called the . . . 2) the tackle, apparel and furniture of the said vessel as also the following cargo now laden on board thereof, namely, . . . 8) together with the freight to pay unto the said Messieurs . . . 10) their executors, administrators, assigns, or order or to their indorsees or such person or persons as by indorsement in writing hereon of them the said Messieurs . . . 10) they shall name, appoint, order or direct the sum of . . . 9) with the af-

oresaid maritime premium thereon . . . 11), within . . . 12) days next after the safe arrival of the said barque at the port of discharge; the said respective payments to be made, both in capital and interest in . . . 13) at and after the rate of . . . 14) advanced as aforesaid and I the said . : , 1), do by the presents for myself, my executors and administrators further covenant, promise and agree to and with the said Messieurs . . . 10), that I the said . . . 1) at the time of the sealing and delivery of these presents am the true and careful master of the said vessel called the . . . 2) and have full right, power and autority to charge and engage the said vessel with her tackle, apparel, furniture, cargo and freight as aforesaid, and that the said vessel, her cargo and freight, shall at all times after the said voyage be liable and chargiable for the payment of the said sum of . . . 9) with the maritime interest aforesaid so lent with me by the said Messieurs . . . 10) their respective executors and administrators shall have the faculty and privilege of preventing the disembarcation of the cargo of the said vessel herein hypothecated on the arrival of the said vessel at her Port of discharge . . . 7), until this Bottomry-Bill with the maritime interest aforesaid shall be paid, or approved security given for the same . . . and lastly it is here by mutually understood and agreed upon by and between the respective parties to these presents, that in case the said vessel and her aforesaid cargo shall be lost, miscarry or be cast away during her voyage from . . . 5), that then and in that case the said sum of . . . 9), with the aforesaid maritime interest at the rate of . . . 11), pCt. there on or any portion there of shall not be demanded or be recoverable by either of them the said messieurs . . . . 10) their respective executors and administrators but shall cease and determine and the loss there by be wholly borne suffered and sustained by the said Messieurs . . . 10), their respective executors and administrators and that then and from thence forth every act, matter and thing herein mentioned on the part and behalf of the said . . . 1), shall be void; any thing herein contained to the contrary nothwithstanding; in witness where of the parties to these presents have set their respective hands and seals to three bonds of this tenor and date (one of which being paid the others to be null and void at . . . 15) aforesaid this . . . 16) day of . . . 17), in the year of our Lord . . .

Signed, sealed and delivered (being first duly stamped) in the presence of . . 18) } signed 19)

witnesses.

In testimony of the due execution of the foregoing Bottomry and res-

pondentia bill, in my presence and in that of the subscribing witnesses thereto.

(*signed*) . . .

Notary Public.

1) *Nom, prénoms du capitaine.*
2) *Nom du navire.*
3) *Port d'attache.*
4) *Jaugeage.*
5) *Port de refuge,*
6) *Lieu où le voyage est commencé.*
7) *Port de destination ou d'ordre.*
8) *Description de la cargaison.*
9) *Capital emprunté en lettres.*
10) *Nom, prénoms et qualité du prêteur.*
11) *Profit maritime.*
12) *Échéance.*
13) *Monnaie dans laquelle le remboursement se fera.*
14) *Cours de change.*
15) *Lieu de l'exécution du contrat.*
16) *Date.*
17) *Mois.*
18) *Signature de deux témoins.*
19) *Signature du capitaine.*

---

MODÈLE 20.

*Bodmeriebrev paa Skib, Ladning og Fragt.*

(Danois.)

Bodmereibreve.

Jeg underskrevne . . . 1) Skipper paa Skibet den . . . 2) droegtig . . . 3) Laster fra . . . 4) tilstaaer herved af Herr . . . 5) paa Bodmerie og Avanture over Havet med bemeldte Skib, som nu ligger for Anker i . . . 6) Havn, og huormed jeg med forste foielige Vind agter at afseile til . . . 7) at have oppebaaret i rede penge . . . 8) for hvilken Capital som jeg og Medrhedere . . . 9) Dage efter min lykkelige Ankomst til bemeldte Stad ere pligtige til at tilbagebetale bemeldete Herr . . . 5) eller ordre med Praemie . . 10) Procent for Risico over Havet tilsammen . . . . 11), og alle paagaaende Omkostninger, jeg

imidlertid stiller Creditor bemeldte Skib med alt dets Tilbehor, Ladning samt den Fragt der ved naervaerende Reise kan erhverves tel Sikkerhed. Skulde jeg, efterat have lykkelig tilendebragt bemeldte Reise, ikke efterkomme denne min Forpligtelse, haver jeg af det hele Belob at svare lovlige Renter, hvorhos det da staaer min Creditor frit for at tiltale mig, og at soge sig skadeslosgiort i bemeldte Skib, i hvilken Havn eller paa hvilket Sted jeg maatte befinder med samme, uden at der fra min Side kan giores mindste Indsigeldse. Men skulde det Forbodmede paa fornaevnte Reise komme til Skade eller besvaeres med Havarie-Omkostninger da har Creditor ikke Ret til fordre videre Betaling, end, den, der, af det Forbodmede, efter de ved Ulykken foraarsagede Udgivters Fradrag, kan udredes; dog at hans personlige Ret mod mig forbeholdes i Ttilfaelde af at Ulykken, med Rette skulde vaeve mig at tilregne.

Af dette mit Bodmeriebreve har jeg i Overvaerelse af Dhrr. . . . 12) som Vitterlighedsvidner, udstaedt trende Exemplarer, huoraf folger, at de tuende Exemplarer tabe deves Kraft, saasnavt det tredie er indfriet.

. . . . 13) den . . . . 14).

Til vitterlighed . . . . . 16).

. . . . . . 15).

17).

1) *Nom, prénoms du capitaine.*
2) *Nom du navire.*
3) *Jaugeage.*
4) *Port d'attache.*
5) *Nom, prénoms et qualité du prêteur.*
6) *Port de refuge.*
7) *Port de destination.*
8) *Capital emprunté en lettres.*
9) *Échéance.*
10) *Profit maritime.*
11) *Capital et profit maritime ensemble.*
12) *Nom, prénoms et qualité des témoins.*
13) *Lieu où le contrat est exécuté.*
14) *Date,*
15) *Signature des témoins.*
16) *Signature du capitaine.*
17) *Légalisation du Consul.*

MODÈLE 21.

*Bodmeribref pa fartyg samt den frakten och innehafvande last.*

(Suédois.)

Undersicknad . . . 1), forande . . . 2), hemmahörande i . . 3) drägtig . . . 4), läster, nu här liggande segelfärdig i hamnen for att segla till . . . 5), förklarar härmed att Herrar . . . 6) hårstädes hafva lant och försträkt mig genom bodmeribref pa detta fartyg med allt des tillbehör samt den utgörande frakten och innehafvande last af . . 7), för risan härifran till . . . 5), en summa af . . . 8), sager . . . 9), Till följe häraf förbender jag mig sammt mitt Rederi att inom . . . 10), dagar efter ankomsten till lossningsplatsen eller hvilket annat städe som helst fartyget kann komma att inlöpa till under turen för att lossa utan att uppna bestämmelsorten, betala tell Herrar . . . 6), eller deras ordres afvannamnde summa af . . . tillika ma 10 % tillägg eller Premie för patagen risk och para i alla afseenden, ut görande tillsammen en summa af . . . 11), allt under paföljgande Execution och twang samt utan fore gaende rättegang och dom eller Execution fran min sida. — Och pantsätter jag till säkerhet för bemälte belopp mit inneslnten bodmeripremie mit afvannämnde fartygg med inventarier och redskaper samt allt dess tillbehör tillika med utgorände frakten och innehafvande laddning för risan härefran till . . . 5). Förolykas fartyget under ofranbemälte tur har detta bodmeribrefs egare ej att göra sin fordran betäckt af mer hvad det bergade af fartyget inventarier och lasten lagligen kan uppbringa sidan alla omkostnader och matros hyrar blifvit afdragen samma.

Till ytterligare visso aro 12) likaligdande bodmeribref af mig underskrifne e närvaro af notarius publicus har i staden. Nar det ena af dessa är infriadt aro de andra af noll och ontet warde.

. . . 13).

(*namn*).

Att omstaende Bodmeribref ar egenhändigt underskrifvet och beseglat af skippskapten . . . 1) attesteras härjemte af mig notarius Publicus . . . 14), med min namn teckning och embetssigill afvensom vittnens . . . 15) med underskreft .

(Légalisation du Consul.)

1) *Nom, prénoms du capitaine.*
2) *Nom du navire.*
3) *Port d'attache.*

4) *Jaugeage.*
5) *Port de destination.*
6) *Nom, prénoms et profession du bailleur des fonds.*
7) *Description de la cargaison.*
8) *Capital emprunté en chiffres.*
9) *Capital emprunté en lettres.*
10) *Échéance.*
11) *Capital et profit maritime réunis.*
12) *Nombre des exemplaires.*
13) *Lieu et date de l'exécution du contrat.*
14) *Nom, prénoms du notaire.*
15) *Nom, prénoms et profession des témoins.*

---

## MODÈLE 22.

### *Bodmereibrief auf Schiff, Ladung und Fracht.*

(Allemand.)

Ich unterschriebener . . . 1) führend das Schiff genannt . . . 2), womit ich von . . . 3) nach . . . 4) bestimmt bin und jetzt im hiesigen Hafen von . . . 5) mit besagtem Schiffe segelfertig liegend, bekenne von Herrn . . . 6) zum Behuf meines besagten Schiffes und dessen Ladung in baaren Gelde empfangen zu haben . . . 7) auf Bodmerey und Seegefahr und zwar auf gedachten Schiffes Kiel, Tackelage und Inventarium, Frachtgelder und einhabende Ladung, bestehend aus . . . 8) und gelobe hiermit an Herrn . . . 6) oder dessen Ordre innerhalb . . . 9) nach meiner Ankunft zu . . . 4) oder wo anders meine Entlöschung sein möge die vorbenannte Summe von . . . 10) nebst . . . 11) procent Praemie für geleisteten Vorschuss und Seegefahr, betragend in allem . . . 12) gegen die Cours von . . . 13) zu zahlen oder auszahlen zu lassen.

Zur Sicherheit und Nachkommung dieses verpfände ich mein vorgedachtes Schiff mit seinem Kiel, Tackelage und Inventarium dessen Frachtgelder und einhabende Ladung, bestehend aus . . . 8), und wird gedachtes Schiff, Frachtgelder und Ladung, wie oben bemerckt, zur völligen Sicherheit für diesem Bodmerey-Brief dergestalt verpfändet dasz solche zu keinen andern, Nützen und Zweck können überliefert werden ehe nicht dieser Bodmerey-Brief zum vollen ist bezahlt geworden, unter der Bedingung aber dasz im Fall das Verpfändete auf diese Reise verungluckte durch Seegefahr oder Avarie nichts weiteres zu zahlen ist wie der Werth von allem denjenigen was geborgen wird.

Urkundlich habe ich drei gleichlautende (doch nur für einen geltenden) Bodmerey-Briefe unterschrieben in . . . 14) am . . . 15).

(Légalisation du Consul de la signature du capitaine)

1) *Nom, prénoms du capitaine.*
2) *Nom du navire.*
3) *Lieu du départ.*
4) *Port de destination.*
5) *Port de refuge.*
6) *Nom, prénoms et qualité du prêteur.*
7) *Capital emprunté en lettres.*
8) *Description de la cargaison.*
9) *Échéance.*
10) *Capital emprunté.*
11) *Profit maritime.*
12) *Capital emprunté et profit maritime.*
13) *Cours de change,*
14) *Lieu où le contrat est exécuté.*
15) *Date.*

---

## MODÈLE 23.

*Contrat à la grosse sur le navire, le fret et la cargaison.*

**(Français.)**

Je soussigné . . . 1) commandant le navire nommé . . . 2) jaugeant . . . 3) étant à présent avec ledit navire dans le port de . . . 4) étant prêt à mettre à la voile au premier temps et vent favorable pour la ville de . . . 5) où devra s'effectuer mon déchargement, déclare et reconnais que le sieur . . . 6) m'a prêté et délivré à titre de prêt à la grosse aventure la somme de . . . 7) à cause de dépenses faites à . . . 8) comme port de refuge.

Pour sûreté et remboursement de ce prêt, je déclare affecter comme j'affecte par le présent au profit dudit sieur . . . 6) le corps et la quille dudit navire, ses agrès, apparaux, armement, victuailles, fret et chargement consistant en . . . 9).

La dite somme de . . . 10) sera remboursée par moi au sieur . . . 6) ou à son ordre . . . 11) fois vingt-quatre heures après l'arrivée dudit navire dans le port de . . . 12) ou dans tout autre port et en tous cas où le voyage sera terminé.

Je paierai en outre et au même instant audit sieur . . . 6) ou à son ordre le profit maritime de ladite somme réglé à raison de . . . 13) pour cent au cours de change de . . . 14) pour tout le temps de la durée du voyage. En cas de perte fortuite dudit navire, du fret et du chargement ou en cas d'avarie par des événements de mer durant le temps mentionné, rien ne sera dû que ce qui sera sauvé des objets affectés. En garantie de quoi j'affecte par privilége le corps et la quille dudit navire, ses agrès, apparaux, armement et victuailles, le fret et le chargement susdit, ma personne et mes biens selon droit.

Fait et signé en triple à . . . 15) ce . . . 16).

1) *Nom, prénoms du capitaine.*
2) *Nom du navire.*
3) *Jaugeage.*
4) *Nom du port où le navire se trouve*
5) *Destination du navire.*
6) *Nom, prénoms qualité du prêteur.*
7) *Capital emprunté en lettres.*
8) *Nom du port de refuge.*
9) *Description de la cargaison.*
10) *Capital emprunté.*
11) *Temps fixé pour l'échéance.*
12) *Destination du navire.*
13) *Profit maritime.*
14) *Cours de change.*
15) *Nom du port où le contrat est exécuté.*
16) *Date.*

---

### MODÈLE 24.

*Póliza del contrato à la gruesa sobre el buque, la carga y el flete.*

(Espagnol.)

En presencia del S[or] D[n] . . . 1), Cónsul de Holanda en . . . 2) y sus dependencias; yo abayo firmado . . . 3) vecino de la villa de . . . 4), capitan de . . . 5) de porte de . . . 6) toneladas poco mas ó menos matriculado en . . . 7) declaro haber recibido de . . . 8) la cantitad de . . . 9) en dinero à la gruesa ventura y riesgo maritimo sobre el casco, quilla, velas, aparejos, armamento y vitualles de dho mi buque como tambien sobre la carga y el flete del presente viage para facilitar su viage desde este puerto de . . . 10), al de . . . 11),

con carga de generos, declarando que llegado que sea á mi destino . . 12), horas despues de mi arribo, y antes de la descarga me obligo á pagar á la orden de . . . 8), la dicha cantitad de . . . 9) con mas el premio de seguro 13), á razon de . . . 14), pCto que juntos componen la cantitad de . . . 15), a cuyo puntual pago hipoteco el referido mi buque, con su cargamento y con todos los aparejos bote, fletes etc. y mis bienes habidos y por haber en la forma que prescriben las leyes; ademas con la condicion que por el caso que algunos ó todos los objetos hipotecados se perdieran por alguna causa fortuita ó acontecimiento de mar no se necesitara pagar mas que lo que se haya salvado. — Dando á la presente poliza la misma fuerza que si la hubiese otorgado ante Escribano. — Hecho por triplicado en . . . 16), a. . . . 17), de . . . 18).

*(signature du prêteur)* . . .

*(signature du capitaine)* . . .

Yo el infrascrito certifico que la carta ó poliza à la gruesa que precede ha sido convenido con mi autorisacion y pasada ante mi entre las dos partes que en ella aparecen . . . 8) y el capitan . . . 3) y compruebo la firma de este ultimo y se me ha declarado conformarse en todo à le convenido asi lo declaro para el uso conveniente en . . . 16), 17), 18).

*(signature du Consul)* . . .

1) *Nom du Consul.*
2) *District consulaire.*
3) *Nom, prénoms du capitaine.*
4) *Domicile du capitaine.*
5) *Nom du navire.*
6) *Jaugeage.*
7) *Port d'attache.*
8) *Nom du prêteur.*
9) *Capital emprunté en lettres.*
10) *Port de refuge.*
11) *Port de destination.*
12) *Échéance.*
13) *Profit maritime en lettres.*
14) *Taux du profit maritime.*
15) *Capital emprunté et profit maritime en lettres.*
16) *Lieu de l'exécution du contrat.*
17) *Date.*
18) *Millésime.*

MODÈLE 25.

*Cambio marittimo sul bastimento il carico ed il nolo.*

(Italien.)

Jo sottoscritto . . . 1) capitano comandante della nave chiamata . . . 2) della portata di . . . 3) essendo presentamente colla detta nave nel porto di . . . 4) pronto a far vela verso il porto di . . . 5) riconosco avere ricevuto da . . . 6) la somma di . . . 7) alla grossa ventura ed al rischio del mare sulla nave, la chiglia, le vele, le apparecchie, l'armamento, le provvigioni da bocca della mia nave come anche sul carico ed il nolo per facilitare il mio viaggio da questo porto di . . , 4) al porto di . . . 5) la mia destinazione col carico di merci. La qual' somma sopra detta sarà pagata da me all' ordine di . . . 6) fra . . . 8) giorni dopo il felice arrivo della mia nave nel porto de destinazione colla somma di . . . 9) di più come premio marittimo alla tassa di . . . 10) procento per il tempo durante il viaggio, ed in caso di perdità fortuita della suddetta nave, del nolo e del carico o in casa d'avaria per sfortune del mare durante il tempo nominato nulla ci-dovrà pagare fuori di quello che sarà salvato da oggetti ipotecati.

In garantia di questo Jo sottoscritto impégno per privilegio il corpo e la chiglia della mia nave, gli apparecchie, le vele, l'armamento, le provvigioni da bocca come anche il carico, il nolo e quanto posseggo o possederò.

Fatto . . . 11).

(Signature du capitaine) . . . .
(Légalisation du Consul) . . . .

1) *Nom, prénoms du capitaine.*
2) *Nom du navire.*
3) *Jaugeage.*
4) *Port de refuge.*
5) *Port de destination.*
6) *Nom, prénoms et qualité du prêteur.*
7) *Capital emprunté en toutes lettres.*
8) *Échéance.*
9) *Profit maritime en toutes lettres.*
10) *Taux du profit maritime.*
11) *Lieu et date de la signature du contrat.*

MODÈLE 26.

*Requête d'un capitaine au Consul pour emprunter de l'argent à la grosse aventure sur le navire, le fret et la cargaison* 1).

Au Consul de S. M. le roi des Pays-Bas
à
. . . . , . . ,

Monsieur le Consul,

Le soussigné . . , capitaine commandant le navire . . . de . . . jaugeant . . . actuellement dans ce port comme port de refuge, venu de . . . en destination de . . . avec une cargaison consistant en . . . a l'honneur de vous exposer:

Qu'après avoir fait toutes les réparations nécessaires conformément aux prescriptions des experts et prêt à continuer son voyage vers sa destination, il se trouve débiteur d'une somme de . . . pour les dépenses;

Qu'il n'a pas réussi dans l'émission des lettres de change sur le directeur du navire, afin de se procurer cet argent;

Qu'il ne lui reste que d'emprunter la somme nécessaire par contrat à la grosse en affectant le navire, le fret et la cargaison à raison de . . . pCt. profit maritime, à quel taux le prêt lui est offert par . . . qu'il a besoin de votre autorisation, monsieur le Consul, pour contracter un tel engagement.

A cette fin, le soussigné s'adresse à vous pour obtenir votre autorisation d'emprunter du sieur . . . la somme de . . . par contrat à la grosse en affectant le navire, le fret et la cargaison et cela à raison de . . . pCt. comme profit maritime, afin de pouvoir faire face aux dépenses faites dans ce port de refuge.

Fait à . . . ce . . .

(Signature) . . . .

1) La requête et la disposition y apposée doivent rester dans les archives consulaires; il en sera seulement délivré des copies signées par le Consul.

MODÈLE 27.

*Ordonnance du Consul sur la requête pour obtenir l'autorisation de contracter un emprunt à la grosse sur le navire, la cargaison et le fret.*

Nous Consul des Pays-Bas à . . .

Vu la requête ci-dessus;

Considérant que la demande est suffisamment prouvée et peut être accordée;

Vu les art. 372 et 579 du Code de Commerce;

Autorisons le capitaine . . . commandant le navire nommé . . . se trouvant actuellement dans ce port de . . . en destination de . . . à emprunter du sieur . . . la somme de , . . à raison de . . . pCt. profit maritime et cela par contrat à la grosse en affectant le navire, le fret et la cargaison consistant en . . .

Donné à notre chancellerie . . . ce . . .

Le Consul des Pays-Bas.

(Signature) . . . .

---

MODÈLE 28.

*Requête pour obtenir l'autorisation de vendre des marchandises à cause d'avarie.*

A Monsieur le Consul de S. M. le roi des Pays-Bas
à
. . . . . . .

Monsieur le Consul,

Le soussigné . . . capitaine commandant le navire . . . se trouvant actuellement dans ce port de . . . a l'honneur de vous informer qu'il a été obligé de relâcher dans ce port à cause des dommages soufferts pendant un voyage de . . . en destination de . . .

Qu'une partie des marchandises chargées à bord de son navire se trouve dans un tel état avarié qu'il est urgent d'après le rapport des experts

nommés par vous, monsieur le Consul, de vendre ces marchandises dans l'intérêt de qui de droit.

A cette fin, il s'adresse à vous pour obtenir votre autorisation de vendre par-devant un fonctionnaire compétent les marchandises . . . . . . . . . . . .

aux enchères publiques conformément aux usages de la place dans l'intérêt de qui de droit.

(Signature) . . . .

---

MODÈLE 29.

*Ordonnance du Consul à la requête d'obtenir l'autorisation de vendre des marchandises à cause d'avarie* 1).

Nous Consul des Pays-Bas à . . .

Vu la requête ci-dessus et le rapport des experts déposé à notre chancellerie en date du . . .

Considérant que la demande est suffisamment prouvée et peut être accordée;

Autorisons le capitaine à vendre aux enchères publiques conformément aux usages de la place, les marchandises suivantes:

Nommons le notaire . . . par-devant lequel cette vente aura lieu.

Donné à notre chancellerie ce . . .

(Signature) . . . .

1) Cette disposition à écrire sur la requête même.

---

MODÈLE 30.

*Requête au Consul pour obtenir l'autorisation de la vente d'un navire à cause d'innavigabilité.*

A Monsieur le Consul de S. M. le roi des Pays-Bas
à
. . . . . . .

Monsieur le Consul,

Le soussigné . . . capitaine commandant le navire . . . jaugeant . . . appartenant au port de . . . présentement dans ce port de relâche . . . venu de . . . en destination de . . . a l'honneur de vous informer:

Que les experts nommés et assermentés par vos procès-verbaux . . . ont déposé à votre chancellerie leur rapport signé le . . .

Qu'aux termes de ce rapport le navire susdit se trouve dans un tel état avarié à cause de . . . *(mentionner l'événement)* qu'ils le considèrent absolument innavigable et les réparations impossibles (ou bien *„qu'il n'y a pas moyen à défaut de chantiers, d'ouvriers, de matériaux ou „d'autres causes pareilles, de réparer les dommages et de remettre le navire „dans un état de navigabilité,"* ou *„que les frais des réparations nécessaires „excèdent les trois quarts de la valeur réelle du navire dans son état „réparé")*.

Qu'il croit que dans ces circonstances la vente publique du navire est le seul moyen pour sauvegarder les intérêts qui lui sont confiés, mais qu'il a besoin de votre autorisation pour l'exécution de cette mesure.

A cette fin, il s'adresse à vous, monsieur le Consul, pour vous demander l'autorisation de vendre publiquement son navire susdit à cause des motifs mentionnés.

. . . ce . . .

(Signature du capitaine) . . . .

MODÈLE 31.

*Ordonnance du Consul sur la requête d'un capitaine pour obtenir l'autorisation de vendre son navire à cause d'innavigabilité.*

**Nous Consul de S. M. le roi des Pays-Bas à . . .**

**Vu la requête du capitaine . . . commandant le navire . . . présentement dans ce port, venu de . . . en destination de . . .**

**Lu le rapport des experts en date du . . . nommés et assermentés par nous, procès-verbaux nos. . . ., datés du . . .**

**Considérant que les faits énoncés dans la requête mentionnée sont suffisamment prouvés et constatent l'innavigabilité du navire et qu'en conséquence l'autorisation de vendre le navire au profit de qui cela regarde peut être accordée.**

**Autorisons le capitaine . . . commandant le navire . . . appartenan au port de . . . jaugeant . . . venu de . . . en destination de . à vendre publiquement dans ce port à cause d'innavigabilité son navire susdit.**

**Nommons le notaire . . . de ce port par-devant lequel cette vente aura lieu conformément aux prescriptions légales et coutumes.**

**Donné à notre chancellerie ce . . .**

**Le Consul susdit,**

**(Signature) . . . .**

MODÈLE 32.

## SOUCHE DU PASSEPORT.

N°. (du passeport.)
Droit perçu *f*
Tarif . . . . .

Le (date), un passeport a été délivré à M. (nom, prénoms, qualité, domicile). . . .
. . . . . . . . . . .
. . . . . . . . . . .
qui nous a exhibé comme preuves d'identité (passeport périmé, feuille de route, acte de naissance, de notoriété, ou autres) . . . . . .
. . . . . . . . . . .

SIGNALEMENT.

Agé de . . ans . .
Cheveux . . . . . .
Sourcils . . . . . . .
Yeux . . . . . . . .
Nez . . . . . . . . .
Barbe . . . . . . . .
Taille . . . mètre . . . décimètres . . . centimètres . . . millimètres . . . . . . . . . . .
Signes particuliers . . .
. . . . . . . . . .

*Signature du Porteur.*

Consulat des Pays-Bas &

N°.

Droit perçu
*f*

SIGNALEMENT.

Agé de ans.
Cheveux
Sourcils
Yeux
Nez
Barbe
Taille . . . mètre
. . . décimètres
. . centimètres
. . millimètres.

Signes particuliers . . .

Valable pour un an

Signature du porteur.

Lorsque le porteur se rend dans un endroit où réside un ministre ou agent diplomatique du Roi, il sera obligé de faire viser son passeport par ledit ministre ou agent diplomatique.

## PASSEPORT.

ARMES.

Nous (*nom, prénoms et qualité*) Consul-Général, (Consul, Vice-Consul) à. . . . . de SA MAJESTÉ LE ROI DES PAYS-BAS. PRINCE D'ORANGE NASSAU, GRAND DUC DE LUXEMBOURG &c. &c. &c.,

Prions et requérons, au nom de SA MAJESTÉ, tous les Amiraux, Généraux, Gouverneurs, Commandants, Magistrats et autres Officiers, tant Civils que Militaires, quels qu'ils puissent être, des Princes et États, amis et alliés de Sa Majesté, non- seulement de laisser passer M. . . . . (*prénoms, nom, qualité, domicile*) avec ses hardes et bagage, allant en . . . . . . sans . . . . . . donner, ni souffrir qu'il . . . . . . soit porté aucun trouble ou empêchement quelconque, mais aussi de. . . . . . donner ou faire donner au besoin toute aide et secours, ce que Nous serons prêts à reconnaître.

Donné à . . . . . . le (*la date en toutes lettres*) sous l'empreinte des armes du Consulat-Général (Consulat, Vice-Consulat).

*Signature du Consul-Général, (Consul, ou Vice-Consul).*

*Sceau du Consulat.*

MODÈLE 33.

## CERTIFICAT DE VIE.

Nous Consul de S. M. le roi des Pays-Bas à . . . certifions à tous ceux à qui il appartiendra que N. (*nom, prénoms, profession et domicile*) connu de nous (*ou, muni d'un document du curé de sa paroisse N. ou de l'autorité N.*) (*ou accompagné de N. et N. témoins majeurs résidant en cette ville qui ont déclaré bien connaître le requérant*) s'est présenté aujourd'hui devant nous et a signé le présent avec les témoins (*noms, prénoms, professions et domiciles des témoins*).

En foi de quoi nous lui avons délivré ce certificat dûment scellé et signé de notre main pour servir et valoir ce que de raison.

Donné à . . . ce . . .

(Signature) . . . .

---

MODÈLE 34.

## VOLMAGT.

Ik ondergeteekende . . . schipper voerende het schip genaamd . . . wonende te . . ., thans met mijn schip mij alhier bevindende, verklaar bij deze te constitueren en magtig te maken de heer . . ., wonende te . . . ., speciaalijk om mijn persoon alom te representeren en mijne belangen wegens mijn bovengemeld schip waar te nemen, mitsdien de mij competerende vracht, avarij ordinair en kaplaken, mitsgaders de avarij-grosse en particuliere avarij van de geconsigneerden van mijne inhebbende lading te ontvangen en daarvoor te quitteeren; wijders tegen alle onwillige debiteuren in regten te ageren, zoowel eischende als verwerende, voor alle regten, geregten en hoven te compareren, schikkingen te treffen, te transigeren, te compromiteren, practizijns aan te stellen, dezelve weder te ontslaan en anderen te benoemen, arbiters te benoemen, te pleiten, van alle vonnissen in oppositie, appel of cassatie te komen, vonnissen te bekomen en dezelve door alle middelen regtens ten uitvoer te leggen, alle vervolgingen, zoowel tegen de goederen als tegen de persoon van mijne tegenpartij ten uitvoer te leggen, alle, zoowel roerende als onroerende arresten, gelijk ook alle verkoopingen en zelfs lijfsdwang te vragen en ten uitvoer te leggen, gelden te ontvangen en daarvoor te quitteeren en de-

chargeren, over te leggen en zich te doen over te leggen alle vereischte bescheiden en stukken, alle inschrijvingen, oppositiën en inbeslagnemingen te doen opheffen en wijders in roijementen aanteekeningen en subrogatiën toe te stemmen.

Voorts ingeval van faillissement, mede te werken tot verzegelingen, inventarisatiën en ontzegelingen, bij alle vergaderingen van schuldeischers te compareren, deel te nemen aan hunne deliberatiën, alle genomene of te nemen maatregelen goed te keuren of te betwisten, zich alle bescheiden, titels en stukken te doen mededeelen, te betwisten of toe te laten alle schuldvorderingen ten laste des faillieten boedels, en wijders mijne vordering in te brengen en des gevorderd met eede te bekrachtigen accoorden te teekenen of zich tegen de aanneming te verzetten, alle boedelafstanden te vorderen en aan te nemen, alle rangregelingen, inkomsten of uitdeelingen van gelden uit te lokken, en die uitdeelingen te ontvangen, ten bovengemelde einde alle acten te teekenen, stukken over te leggen en dezelve voor echt te bekrachtigen, alle rekwesten te presenteeren, memoriën en petitiën te teekenen, woonplaats te kiezen, wijders deskundigen te benoemen ten einde alle avarijen, zoowel grosse als particulier, hetzij onder de hand, dan wel regterlijk, op te maken en in het algemeen alles te doen en te verrigten hetgeen ik zelve present zijnde zoude kunnen, mogen of moeten doen.

Alles met de magt van substitutie en onder belofte van schadeloosstelling, goedkeuring en bekrachtiging als naar regten.

. . . . den . . . .

(Signature) . . . .

---

MODÈLE 35.

## PROCURATION.

Je soussigné . . . capitaine commandant le vaisseau . . . demeurant à . . me trouvant présentement avec mon dit navire dans ce port, déclare par la présente donner procuration à monsieur . . . demeurant à . . afin de représenter en tout lieu ma personne et défendre mes intérêts dans mon dit navire, par suite recevoir des consignataires de ma cargaison le fret et avarie ordinaire à moi compétente, ainsi que les avaries communes et particulières, en donner quittances, agir en droit contre tous dé-

biteurs devant tous juges, tribunaux et cours compétents, et ce tant en demandant qu'en défendant, s'y concilier, traiter, transiger, compromettre, si non constituer avoués et avocats, les révoquer et en nommer d'autres, nommer tous arbitres, plaider, opposer, appeler, se pourvoir en cassation, obtenir jugements, faire exécuter par toutes voies de droit les jugements obtenus, exercer toutes poursuites et diligences tant contre les biens que contre les personnes de ma partie adverse, requérir toutes saisies mobilières et immobilières et toutes ventes et contraintes par corps, recevoir toutes sommes, donner bonnes et valables quittances et décharges, remettre et faire remettre tous titres et pièces, donner main- levée de toutes inscriptions, oppositions et saisies, consentir désistement et subrogation.

En cas de faillite, faire procéder à toutes reconnaissances et levées de scellés, ainsi qu'à tous inventaires et recolements, assister à toutes assemblées de créanciers, prendre part à leurs délibérations, admettre ou contester toutes mesures prises ou à prendre, se faire communiquer tous titres et pièces, vérifier, admettre ou contester toutes créances, produire toutes pièces, affirmer ma créance, signer tous concordats ou y faire opposition, exiger et accepter toutes cessions de biens, provoquer tous ordres, contributions ou distributions de deniers, toucher toutes portions contributoires et toutes collocations, aux fins ci-dessus, passer et signer tous actes, produire toutes pièces, les certifier véritables, présenter toutes requêtes, signer tous mémoires et pétitions, élire domicile, constituer experts pour régler toutes avaries tant communes que particulières, soit sous main, soit judiciairement, et généralement faire tout ce qu'étant présent moi-même je pourrais ou devrais faire.

Le tout avec pouvoir de substitution et sous promesse d'indemnisation approbation et ratification comme de droit.

. . . ce . . .

*(signature)* .

---

# TABLE DES MATIÈRES

## DU SECOND VOLUME.

---

## LIVRE PREMIER.

### CHAPITRE PREMIER.

#### DU CONSULAT DES PAYS-BAS EN PAYS ÉTRANGER.



## LIVRE SECOND.

### CHAPITRE PREMIER.

#### DE L'ORGANISATION CONSULAIRE.

## CHAPITRE SECOND.

### DES CHANCELLERIES CONSULAIRES.



# LIVRE TROISIEME.

## CHAPITRE PREMIER.

### DES CONSULS NÉERLANDAIS A L'ÉTRANGER EN RAPPORT AVEC LES AUTORITÉS LOCALES OU TERRITORIALES AINSI QU'AVEC LEURS COLLÈGUES ÉTRANGERS.



## CHAPITRE SECOND.

### LES DEVOIRS DU CONSUL EN TEMPS DE GUERRE.

JURISPRUDENCE DE NOS JOURS.

Angleterre.

## CHAPITRE SECOND.

### DE LA COMPTABILITÉ.



# LIVRE CINQUIÈME.

### LE CONSUL DES PAYS-BAS EN RAPPORT AVEC SES NATIONAUX.

## CHAPITRE PREMIER.

### DE LA PROTECTION CONSULAIRE.

# LIVRE SIXIÈME.

## LE CONSUL EN RAPPORT AVEC LA MARINE ROYALE ET MARCHANDE.

### CHAPITRE PREMIER.

#### DES FONCTIONS CONSULAIRES CONCERNANT LA MARINE ROYALE ET DES DEVOIRS EN TEMPS DE GUERRE.



### CHAPITRE SECOND.

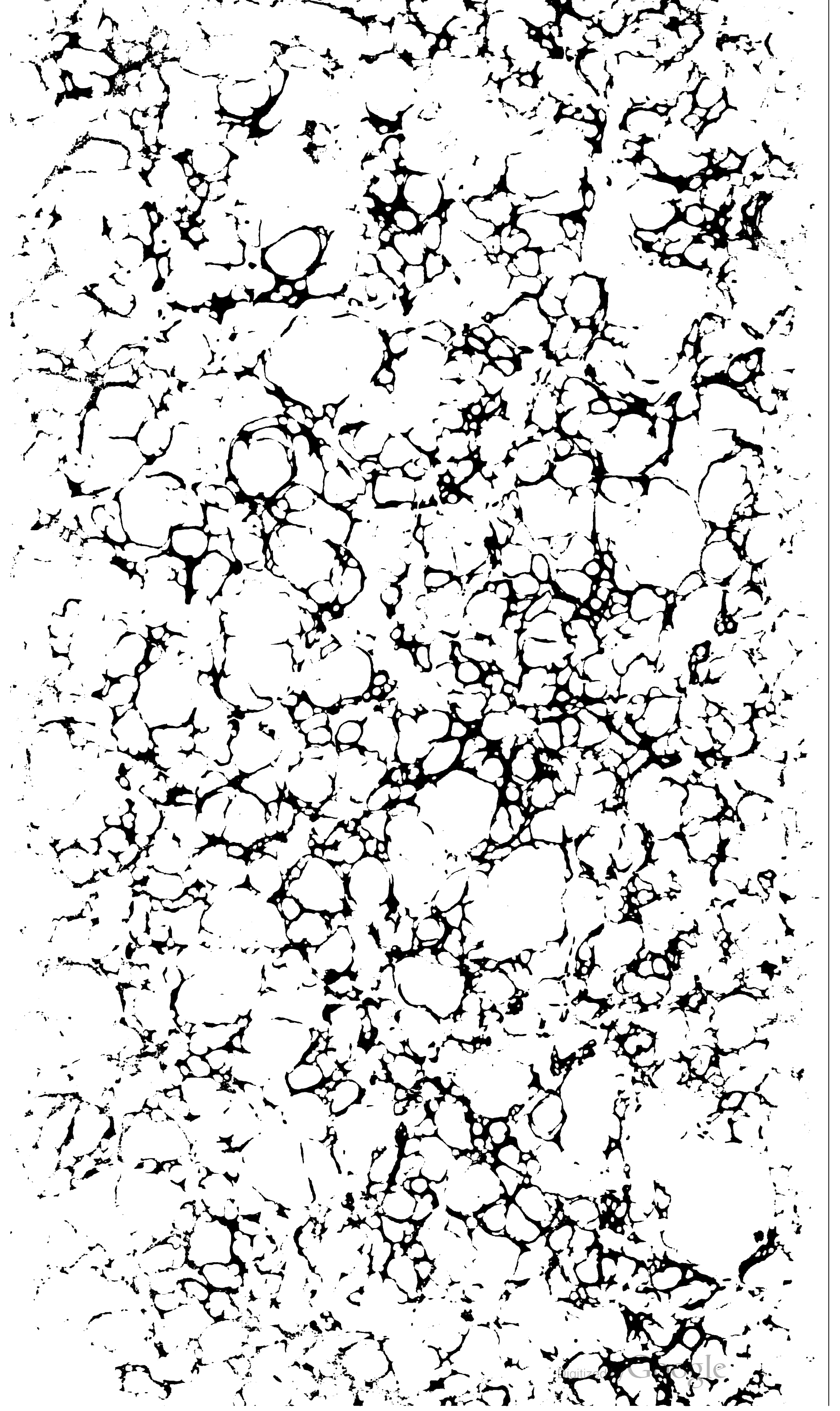
#### DES RAPPORTS CONSULAIRES AVEC LA MARINE MARCHANDE.

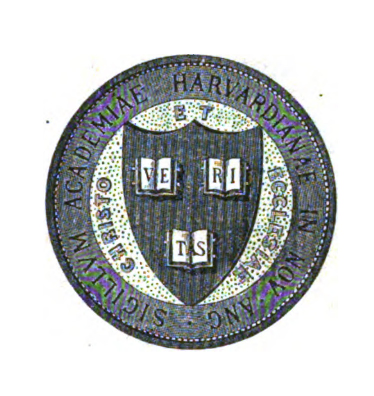
## LIVRE SEPTIÈME.

### DE LA JURIDICTION DES CONSULS ET DE LEURS ATTRIBUTIONS COMME NOTAIRES ET OFFICIERS DE L'ÉTAT CIVIL.

## MODÈLES.






SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS

